MORZE



N. 12 GRUDZIEŃ 1947



Wszystkim członkom, sympatykom i przyjaciołom Ligi Morskiej, abonentom naszych wydawnictw, czytelnikom i współpracownikom ślemy życzenia WESOŁYCH ŚWIĄT

Zarzad Główny Ligi Morskiej



Kolenda żeglarska

Maryo w żagle na strzępy podarte,
Zawiń dzieciątko płaczące wśród burzy,
A dzikie sztormy trzymające wartę
Łódź jak kołyskę w falach będą nurzać.

Maryo uściel w zwojach lin posłanie,
Wiatry grać będą na masztach kolędy,
Przyjdą żeglarze z mglistych świata granic
Po gwiezdnej drodze samotne przybłędy.

Maryo módl się, niechaj dziecię uśnie
W fal dzikiej gędźbie, złym ryku orkanów,
Niech się obrócą w ciszę wód zamiecie
Pachnące solą — zielone jak siano.

Maryo, Matko Syna. Mario Gwiazdo Morza,
Na dziobie łodzi złocistej od blasku
Siędą żeglarze cisi wiosłem tonie orząc
Byś z Dzieciątkiem na ręku mogła wreszcie
zasnąć.

Regina Maciejewska



MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ
Nr. 12 Warszawa, Grudzień 1947 Rok XVIII

POKOJOWA GOSPODARKA

W walce obecnej kulę ziemską można podzielić na dwa antypody. Pierwszy — to kraje, miłujące pokój, pracujące nad odbudową. Drugi — to masa podżegaczy wojennych, operujących straszakami atomowymi, siejących niepokój i ferment, jako zarzewie walk bratobójczych.

Pierwsze — to kraje słowiańskie i radzieckie, które zakasawszy rękawów wzięły się do dzieła odbudowy z wiarą w wynik, po chłopsku, bez oglądania się na amerykańską mannę.

Drugie — to kraje wprzęgnięte w rydwan imperializmu pod wodzą Ameryki, siejącej zamęt nie tylko w starej Europie, ale w całym świecie. Strajki we Włoszech i we Francji, walki w Chinach, Indonezji i Grecji, upadek gospodarczy państw, idących na pasku dolarowym — oto obraz i żniwo polityki anglosaskiej, której skutki odczuwa nawet Anglia, tracąca z dnia na dzień prestige w oczach ludów kolonialnych, dążących do zrzucenia jarzma kolonizatorów, a nawet w oczach zawziętych anglofilów.

Na czele zagadnień kroczy problem Niemiec, których odbudowa zaprząta umysły anglosasów, Niemiec powracających do roli pupila, będących według słów Marshalla s e r c e m p r o b l e m u e u r o p e j s k i e g o. Wydaje się wprost niewiarygodnym, aby mógł w mózgach powstać plan, w myśl którego dopiero **Niemcy odbudowane stać się mogą pomocą narodom, zniszczonym przez nie.**

Zgodnie z takim planem powinniśmy odbudowę Polski odłożyć do czasu prosperity w Niemczech, a założywszy ręce w bezczynności, żyć z łaski marshallowskiej pożyczki, owocem której byłaby niewola obcego kapitału, z której zdołaliśmy otrząsnąć się dzięki reformom socjalnym i gospodarczym, wprowadzonym przez ustrój demokratyczny. Ale nawet taka „kusząca" perspektywa nie zdoła przemówić do naszej wyobraźni, skoro wiemy, że 14 krajów, wyciągających rękę po pożyczkę amerykańską, otrzyma zaledwie połowę tej kwoty, jaką otrzymają biedne Niemcy!

W tej sytuacji rola Polski, która z niebywałą w historii wolą czynu przystąpiła do odbudowy z ruin i zgliszcz, zasługuje na wyróżnienie. Jesteśmy jednym z nielicznych krajów, gdzie „przekuwają armaty na dźwigi", gdzie umilkły fanfary, trąbiące pochód zbrojny. W zbożnej pracy dla dobra narodu i ludzkości obok narodów słowiańskich, Polska zajmuje czołowe miejsce. Warto, aby fakt ten dotarł do świadomości obcych i był należycie doceniony u swoich. Odbiciem pracy jest ruch w portach i na wybrzeżu: na Ziemiach Odzyskanych, w hutach i kopalniach, w fabrykach i warsztatach pracy. Zwierciadłem jest tempo wydobywania skarbów z ziemi, węgla, rud, ilość uruchomionych warsztatów pracy, liczba nowootwartych szkół i uczelni, wzrastające tempo komunikacji wewnątrz i nazewnątrz.

Nie bądźmy gołosłowni. Podajmy fakty i cyfry, których wymowa przekonać powinna wszystkich. I tych, którzy wątpią, i tych, którzy wierzą we własne siły.

Porty polskie od chwili wznowienia ruchu do dna dzisiejszego przeładowały przeszło **10 milionów ton węgla i koksu na eksport!** Według statystyki więcej niż jedna trzecia wydobycia węgla przeznaczona jest na wywóz.

Praca na Wybrzeżu morskim to przygotowanie portów polskich do usług załadunku i przeładunku. W imię własnych potrzeb, w imię służby dla pokojowej gospodarki świata.

Położenie geograficzne Polski predestynuje ją do roli pomostu, między Wschodem i Zachodem, między Północą i Południem. Ale, jak to zaznaczył minister żeglugi, Adam Rapacki, w swym przemówieniu w Szczecinie, **„czas najwyższy, aby polskiego pomostu zaczęto używać do czegoś więcej, niż do zbrojnego przemarszu".** Leżymy na trakcie wielkiej wymiany międzynarodowej od rejonu portów szwedzkich do u-

przemysłowionej Czechosłowacji, do przyszłej arterii Odra — Dunaj; od okupacyjnej strefy radzieckiej do rejonu portów bałtyckich Związku Radzieckiego. Tej wymianie dóbr chcemy służyć w zgodzie z narodami, miłującymi pokój, a szlak polski oddać chcemy na usługi tranzytu pokojowego.

Bilans pracy na wybrzeżu przekracza wszelkie oczekiwania. Pogłębiliśmy basen gdański do 9 metrów, umożliwiając temu portowi zawijanie większych statków; odbudowaliśmy falochrony Gdańska i Gdyni; odbudowaliśmy „ostrogę helską i północną"; odremontowaliśmy magazyny, budynki i chłodnie portowe; kończymy remont dźwigu mostowego w Basenie Górniczym Gdyni; montujemy 16 nowych dźwigów; przejęliśmy od władz radzieckich port i jego urządzenia w Szczecinie; budujemy nowe stocznie rybackie i okrętowe; wydobywamy z dna morskiego wraki okrętów, statków, dźwigów; wzrastają nasze połowy przybrzeżne i dalekomorskie; eksploatujemy należycie własne statki handlowe, bierzemy w charter statki obce. **aktywizujemy przewozy morskie pod polską banderą dla wymiany tranzytowej czechosłowackiej. Nasze linie żeglugowe wchodzą w skład konferencji, regulującej ruch towarowy z Europy do Ameryki Południowej.**

Dodajmy do tego wzmożoną wydajność pracy rąk ludzkich na zapleczu morza; wzmożoną wydajność górnika, hutnika, włókniarza, którzy w szlachetnym współzawodnictwie biją rekordy wydajności. Dodajmy wytężone tempo nauki i oświaty, która przenika całe pokolenie. Dodajmy rezultaty odbudowy miast i osiedli. A wtedy będziemy mieli obraz nowej Polski, ludowej, demokratycznej, która potrafiła trzeźwy patriotyzm wszczepić w społeczeństwo.

W świetle tych osiągnięć dla dobra ogólnego dziwne refleksje budzi fakt pozbawienia Polski pomocy po-unrrowskiej, wyeliminowanie Jej z podziału złota, zrabowanego przez hitlerowców, nieuwzględnienie Jej potrzeb w planie pożyczek Międzynarodowego Banku Odbudowy.

Polska jest dziś krajem dojrzałym. Przeszła dziecinne choroby z „chorobą angielską" włącznie. Wkroczyła na własną drogę. Posiada narodowy trzyletni plan gospodarczy, włączony węzłami wymiany międzynarodowej w odbudowę Europy, niezależny od planów Marshalla i Byrnesa, a nie ograniczający naszej suwerenności.

Bilans pracy, bilans osiągnięć jest dodatni na wszystkich odcinkach życia. Z wiarą we własne siły, w zwycięstwo rozsądku nad próbami zamętu, kładziemy podwaliny pod budowę Polski morskiej. I mimo zgiełku, czynionego przez podżegaczy wojennych „p r z e k u w a m y a r m a t y n a d ź w i g i".

S. Z. Z.

GWIAZDKA ŻOŁNIERZA

U progu odzyskania niepodległości w listopadzie roku 1944 na oswobodzonym spod okupacji hitlerowskiej skrawku Ojczyzny rzucono hasło; „zbieramy dary na Gwiazdkę dla żołnierza". Każdy, kto czuł się Polakiem, ofiarował co mógł, odmawiając sobie niejednokrotnie od ust.

Żołnierz — oswobodziciel, żołnierz — obrońca, duma i nadzieja Narodu, żołnierz — gwarancja zwycięstwa nad znienawidzonym okupantem, żołnierz — brat i syn, musiał odczuć, że całe społeczeństwo otacza go miłością.

I odczuł.

W ciężkich warunkach wojennych, przy braku dosłownie wszystkiego, zrujnowane społeczeństwo zdobyło się na to, że każdy żołnierz otrzymał paczkę. Urządzono wspólnie z żołnierzami stoły wigilijne, dotarto do każdej jednostki i oddziału, do każdego żołnierza.

Żołnierz spełnił pokładane w nim nadzieje. Oswobodził kraj z niewoli, obronił naród przed biologicznym wytępieniem zdziczałego faszyzmu, zatknął biało-czerwone sztandary z orłem piastowskim w legowisku wroga, — w Berlinie, wyrąbał granice kraju na Odrze i Nysie, zrealizował marzenie o szerokim dostępie do morza, a sam stanął twardo i zwycięską stopą na straży naszych granic.

Ale to nie wszystko.

Pomocą rolnikowi w reformie rolnej i uprawie ziemi, miastom w odbudowie, rozminowaniem kraju i tysiącem innych czynów udowodnił, że to brat i opiekun.

Niezabrakło go nigdzie, gdzie trudem i krwawym znojem trzeba było udowodnić, że „Polska powstała by żyć".

Obecnie, gdy hydra niemieckiego imperializmu za zgodą anglo-amerykańskich protektorów zaczyna podnosić głowę, faworyzować przemysł niemiecki i ich potencjał gospodarczy, grożący zburzeniem pokoju, żołnierz polski stał się jego obrońcą.

Możemy spokojnie pracować, usuwać zniszczenia wojenne, dźwigać kraj z ruin i zgliszczy, uczyć się, podnosić stopę życiową chłopa i robotnika, bo na straży bezpieczeństwa granic i pokoju Polski Ludowej, stanął żołnierz, świadomy ważności swej misji.

Społeczeństwo odwdzięcza mu się stałą i trwałą miłością, a każde z minionych Świąt Bożego Narodzenia stało się już teraz tradycyjnym tego dowodem.

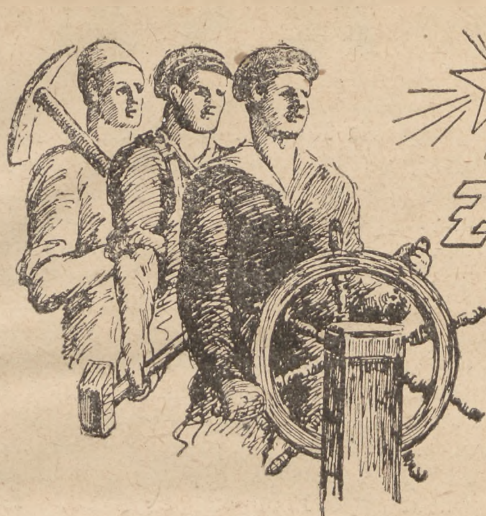
Tak będzie i w tym roku.

W szeregach czynnie manifestujących swą miłość dla żołnierza, nie może zabraknąć i Ligi Morskiej. My, ligowcy, mamy dodatkowy powód ku temu.

Przecież to żołnierz w pierwszym szeregu uświetnia swym udziałem nasze „Święto Morza", przecież to on nigdy i nigdzie nie odmówił nam swej rady i pomocy w przełamywaniu tylu trudności i przeszkód.

Pod hasłem „Żołnierz polski na straży granic, pokoju i odbudowy kraju"—popieramy słowami i czynem akcję zbiórki.

Edward Schubert



ŻOŁNIERZ PRACY
ŻOŁNIERZ POKOJU

Więź łącząca armię polską z narodem ma u nas wiekową tradycję. Szeregi wojska polskiego wypełniali zawsze najlepsi, najofiarniejsi, gotowi miłość Ojczyzny dokumentować i pieczętować czynem zbrojnym, ofiarą krwi i mienia. Pod tym względem nic nie zmieniło się u nas od wieków. Żywimy tę samą miłość dla bohaterów z pod Lenina, Kołobrzegu i Berlina, jaką żywimy dla żołnierzy Monte Casino, Narwiku i Tobruku. Przyjmujemy z radością powracających do Ojczyzny żołnierzy Sikorskiego. Otaczamy miłością serdeczną Kościuszkowców. Bez względu na znak i pola bitewne. Bo walczyliśmy zawsze i wszędzie o Polskę wolną, niepodległą, demokratyczną.

Do armii walczącej o przyszłość narodu przybył nowy żołnierz pokoju — żołnierz pracy, przodownik pracy. Dzieło odbudowy Państwa, wykonanie planu trzyletniego nie jest do pomyślenia bez a r m i i p r a c o w n i k ó w, armii bojowników, którzy tworzą nowy typ człowieka. Ta armia — to kolebka nowych wspaniałych ludzi, wspaniałych kadr, które zdolne będą zastąpić słabszych.

Przodownik pracy to nowy typ ludzki. Mówiąc słowami ob. Gomułki-Wiesława jest to w i e r n y ż o ł n i e r z Ojczyzny, żołnierz pokoju. Spotykamy go wszędzie. Wychowały go tkalnie i przędzalnie; wychowały kopalnie i huty; wychowały stocznie okrętowe i statki morskie. Znamieniem czasu stało się współzawodnictwo, wyścig wydajności rąk ludzkich. Zrozumiały głębszy sens przemian społecznych zastępy przodowników, wprzęgły się do rydwanu walki pokojowej o lepsze jutro, o szybszy proces postępu. Zrozumiały istotny sens u n a r o d o w i e n i a nie tylko upaństwowienia zakładów pracy.

Nowy duch, który owionął całe pokolenia pracowników, jest znakiem czasu, w którym żyjemy.

Czyn zbrojny był pierwszym etapem zwycięskiej walki o wolność i niepodległość. Czyn pracy jest dalszym ciągiem walki o niezależność polityczną i gospodarczą, o właściwe miejsce w rodzinie narodów i w świecie, jakie należy się Polsce.

W pracy dla dobra ogólnego, dla całego społeczeństwa w pierwszym etapie po wojnie, zakończonej zwycięstwem, przodował żołnierz polski. To on zaprzągł się do pługa na ugorach Ziem Odzyskanych. To on niósł pomoc i otuchę tym, którzy pierwsi stanęli do ogołoconych, pustych warsztatów. To on osłaniał i bronił przed bandami. To on był gwarantem bezpieczeństwa i spokoju. Zanim stanęła do szeregu armia robotników i rolników, żołnierz polski wypełniał wszystkie luki, jak przystało na Zwycięzcę i Obrońcę.

Tego czynu, obok okrytego glorią bohaterstwa na polach bitewnych, zapomnieć nam nie wolno w dniu, w którym świętować będziemy pod własną strzechą, w ciszy i spokoju, dni Narodzenia, błogosławiąc żołnierzy armii i żołnierzy pracy za ich czyn zbrojny i czyn pokojowy, widząc w jednych i drugich — s y n ó w z i e m i o j c z y s t e j, złączonych duchem i sercem we wspólnym wysiłku k u c h w a l e O j c z y z n y.



PLAN MORSKI

W okresie ostatniego półrocza nastąpiły zmiany w zakresie i metodach pracy na odcinku morskim.

We wstępnym okresie prac ograniczaliśmy się do prac związanych z szybką odbudową i wykorzystaniem tego cośmy odziedziczyli.

Okres obecny charakteryzuje wyraźną tendencja przejścia od zagadnień doraźnych, do długofalowej polityki morskiej.

Złożyła się na to stabilizacja sytuacji politycznej i założenia planu trzyletniego.

Z początkowego Departamentu a później Podsekretariatu Stanu wykrystalizowało się Ministerstwo Żeglugi. Została stworzona właściwa struktura, która pozwoli sprawnie dysponować aparatem morskim.

Mamy za sobą prace przygotowawcze do połączenia Urzędów Morskich z Biurem Odbudowy Portów. Połączenie to jest koordynacją prac i przygotowania do komercjalizacji portów i zapewnienia sprawnej pracy, oraz elastycznego i ekonomicznego eksploatowania portów.

Flota nasza nie jest samodzielną gałęzią gospodarki narodowej, obliczoną na rentowność gospodarczą. Najistotniejsze znaczenie dla gospodarki ma działalność portów. W pierwszym okresie będziemy tworzyć tabor, któryby mógł pływać na liniach, które służą naszym portom, które połączą je regularną komunikacją z ośrodkami zamorskimi, które pozwolą wytrzymać konkurencję z portami zagranicznymi, specjalnie z Hamburgiem. W drugim okresie przejdziemy do poglądu na flotę, któryby uwzględniał jej dochodowość. Plan rozbudowy floty musi być związany z rozwojem portów. Plan ten stworzy zgranie rozubudowy floty z pracami stoczni.

W dziedzinie rozbudowy portów realizujemy zasadę ożywienia wzdłuż całego Wybrzeża t. j. uruchomienia wszystkich portów. I tu, ostatni okres przyniósł postęp, przede wszystkim w Szczecinie. Po rozmowach polsko-radzieckich, 19 września br. rozpoczęto przejmowanie portu. W ciągu miesiąca przejmowanie dobiegało końca. Zdolność przeładunkowa portu Szczecińskiego powiększyła się o 2.250 km. nabrzeża, 29 dźwigów oraz szereg magazynów, zespołów urządzeń kolejowych i energetycznych. Zadania, które stanęły przed nami w Szczecinie są b duże. Chodzi tu o jego odbudowę, przebudowę, o dostosowanie do potrzeb Polski i innych krajów na zapleczu Szczecina, o postawienie Szczecina w hierarchii portów europejskich wyżej niż przed wojną. Szczecin przed wojną był podręcznym portem Berlina. Obecnie, może stać się wielkim portem w dziedzinie przeładunku, ma szanse stania się portem środkowej Europy.

Plan ten wszedł w stadium realizacji. Przewiduje się na rok 1949 podniesienie zdolności przeładunku węgla do poziomu przekraczającego 6 milionów ton. Zmierzamy do tego, aby Szczecin przeładował równocześnie milion ton rudy (łącznie dla Polski i Czechosłowacji). Opracowujemy plany rozbudowy Szczecina jako portu tranzytowego drobnicy, jako ośrodka handlu międzynarodowego. Zamierzamy stworzyć w Szczecinie rozległe terytorialnie strefy wolne, gdzie mogłyby znaleźć pomieszczenie urządzenia przeładunkowe pracujące dla innych państw, a także niektóre zakłady przemysłowe. Szczecin jest zagadnieniem całej gospodarki narodowej. Przesuwa się do Szczecina cały wysiłek techniczny. W czerwcu tego roku ruszyła Ustka. Wyniki jej pracy są nieoczekiwane. Już po 4 miesiącach pracy przeładunek węgla przekroczył 1.000 ton dziennie. Lada dzień ruszy port w Derłowie. Zakończone są prace techniczne i pogłębiarskie. W następnym roku chcemy uruchomić Kołobrzeg, który byłby nowym portem dla węgla na odcinku Zach. Wybrzeża.

Łączne obroty towarowe w ciągu trzech kwartałów br. 4 czynnych portów: Gdyni, Gdańska, Szczecina i Ustki wyniosły około 7 milionów ton, a więc prawie tyle co w całym roku 1946. Trzeci kwartał br. dał 3.669.000 ton, stanowi to połowę dotychczasowego przeładunku w roku 1947. Szczecin wykona swój plan przeładunku węgla w 100 proc. Obecnie stoi przed nami zagadnienie modernizacji portów i urządzeń przeładunkowych. Ważnym zagadnieniem jest reorganizacja prac fizycznych w porcie.

Zamierzamy ją przeprowadzić drogą utworzenia przedsiębiorstwa państwowego, którego udziałowcem będzie spółdzielnia pracy robotników.

Będzie ona organizować zespoły pracy, zapewni opiekę społeczną, a zyski zużytkuje na zabezpieczenie mieszkań robotnikom.

Flota własna musi pozostawać w odpowiednim stosunku do obrotu handlu zagranicznego państwa. Chcemy w niedługim czasie doprowadzić do tego, aby nasza własna flota mogła obsłużyć porty, chcemy naszkicować sieć linii, któreby ożywiły te porty i zapewniły regularność komunikacyjną.

Ostatnio zakończono akcję reparacyjną przekazywaniem Polsce przez Zw. Radziecki 19-go statku z puli poniemieckiej. Zakupiliśmy duży statek „Kiliński", udało się nam uzyskać część taboru pogdańskiego. Tonaż przekroczył o 60 proc. tonaż przedwojenny. Plan przebudowy



floty jest zgrany z programem naszych stoczni. Dotychczas zagadnienie stoczniowe musiało stać na dalszym planie ze względu na brak środków inwestycyjnych, tradycji, ludzi. Obecnie staje ono na jednym z pierwszych miejsc w programie prac Ministerstwa Żeglugi. Rzuciliśmy do stoczni dzielnych ludzi i przemysłowców, co w skutku przyniosło zainteresowanie zagranicy naszymi stoczniami. Moglibyśmy nie tylko budować dla siebie, ale i wkroczyć na rynek zagraniczny. Współpraca z zagranicą może polegać na budowie u nas kadłubów i zagranicą — maszyn. Dzięki planowi operacji stocznie będą przemysłem eksportowym. Mamy duże fundusze w walucie obcej z ubezpieczeń statków w czasie wojny zatopionych. Fundusze te powinny być zużyte na rozbudowę floty polskiej. Do stoczni nie przykładamy miary doraźnych korzyści. Jest to praca długofalowana, obliczona na zwiększenie dochodu społecznego.

Wysiłki stoczniowe wewnątrz kraju muszą być poparte współpracą międzynarodową. Zależy nam bardzo na utrzymaniu współpracy z państwami żeglującymi, a w szczególności bałtyckimi.

W rybołówstwie morskim zrobiliśmy kolosalne wysiłki. Zdolność połowów prześcigła zdolność magazynowania, przewożenia ryb do wnętrza kraju, rozprowadzenia poprzez aparat handlowy i konserwowania.

Rybołówstwo morskie musi uporządkować pozycje, które zdobyło przy jednoczesnym podciągnięciu pozycji, które prześcignęło. Podciągnęło się już zdolność przewozu ryb do wnętrza kraju. Jeżeli chodzi o tabor, to kutrów mamy nawet więcej niż przed wojną, choć nie jest to tabor nowoczesny.

Duże troski wywołuje poziom życia rybaków w związku z nierentowną ceną ryby. Wysoka cena sieci i innego sprzętu rybackiego wymaga posunięć, któreby polepszyły stopę życiową rybaków.

Połowy dalekomorskie dały wyniki lepsze niż przed wojną.

Wykonanie planów długofalowych zależy nie tylko od nas, ale i od tych, którzy się dziś wychowują. Z nastrojów zespołów młodzieży możemy rokować duże nadzieje na przyszłość. P. C. W. M., Szkoły Morskie dają rękojmię, że wychowają ludzi w zrozumieniu spraw morskich, dobrych pracowników morza, których postawa duchowa może służyć za przykład dla krajów o najstarszej tradycji morskiej. Ludzie, którzy szkolą się nie stanowią garstki młodzieży inteligenckiej. To są już masy robotnicze i chłopskie. Demokratyzacji ulega sama kultura morska, pierwiastek morski w światopoglądzie warstw narodowych w całym państwie.

Adam Rapacki
Minister Żeglugi

(Streszczenie przemówienia)



KILKA SŁÓW O PORTACH, ŻEGLUDZE STOCZNIACH I RYBOŁÓWSTWIE

(W nawiasach cyfry porównawcze z roku 1938, wzgl. 1939).

Porty:

Ilość portów: I klasy 3 (2), II kl. 5 (—), III kl. 8 (4).

Kilometrów nabrzeży: w Gdyni 7,2 (12,8), w Gdańsku 10,4 (21,4), w Szczecinie 8,3 (28).

Ilość dźwigów: w Gdyni 29 o wydajności 820 t. na godz. (92), w Gdańsku 30 o wydajn. 1155 t. na godz. (81), w Szczecinie 20 o wyd. 450 t. na godz. (130).

Powierzchnia magazynów: w Gdyni 152.730 m. kw. (246.000), w Gdańsku 52.800 m. kw. (290.000), w Szczecinie 40.092 m. kw. (122.000).

Ilość wraków w chwili objęcia portu Gdyni i Gdańska 42, obecnie 16, Szczecina 87, obecnie 61.

Żegluga:

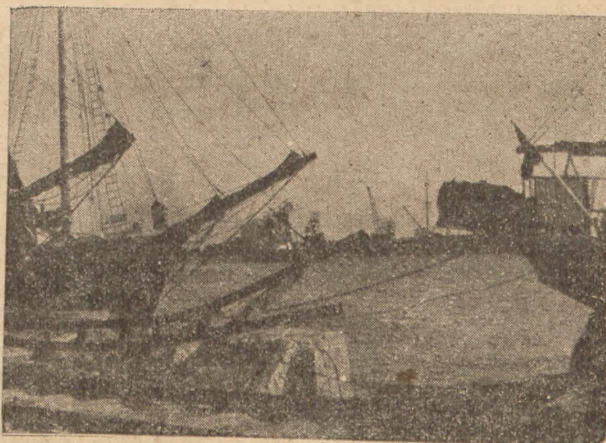
Ilość statków handlowych 42 (43), tonaż statków BRT 164.614 (123.198), tonaż statków DWT 214.000 (119.630); ilość linii żeglugowych polskich 9 (15), obcych 8 (31).

Stocznie:

Ilość pochylni 8, slipów 2, doków 3; nośność maksymalna doków 6.000 ton.

Rybołówstwo:

Ilość portów rybackich 11 (3), rybaków 3.145 (1.800 plus 8.000 na ter. nieodzysk.), kutrów czynnych 146 (170 plus 363 na ter. nieodzysk.), kutrów w remoncie 78, trawlerów 31 (11 plus 9 na ter. nieodz.), lugrów — (20 plus 8 na ter. nieodzysk.), łodzi rybackich motor. 234 (37 plus 411 na ter. nieodzysk.), łodzi rybac. wiosł. 1063 (707 plus 2546 na ter. nieodzysk.)



Port gdyński kipi życiem. Nadbrzeża, falochrony, tory kolejowe już wracają do formy.

Foto — Wytwórnia Filmowa

POLSKIE PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI

Próby powołania do życia polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej miały miejsce wkrótce po zakończeniu pierwszej wojny światowej. Usiłowania podjęto zarówno w kraju, jak i na obczyźnie, przy czym najpoważniejsze szanse rozwoju miało przedsiębiorstwo żeglugi morskiej, utworzone w Ameryce przez osiadłych tam Polaków. Niestety, rychłe załamanie się powojennej koniunktury w przemyśle transportów morskich, które wstrząsnęło podstawami nawet najstarszych i najbogatszych przedsiębiorstw żeglugowych, spowodowało bankructwo polskich placówek armatorskich, nie posiadających doświadczenia i kapitału dla przetrwania okresu depresji.

Niepowodzenie pierwszych prób utworzenia floty handlowej pod polską banderą zniechęciło kapitał prywatny do podejmowania akcji w tym kierunku. Około roku 1926 polska marynarka handlowa praktycznie nie istniała, a zagraniczne przedsiębiorstwa armatorskie ciągnęły wielomilionowe zyski z obsługi polskich obrotów towarowych i ruchu pasażerskiego drogą morską. Dla zahamowania odpływu zagranicę pokaźnej ilości dewiz, stało się niezbędne utworzenie własnej floty morskiej. Wobec bezczynności inicjatywy prywatnej, odpowiednie kroki musiały podjąć czynniki państwowe, które w końcu roku 1926 powołały do życia przedsiębiorstwo „Żegluga Polska", które rozpoczęło działalność od eksploatacji w żegludze nieregularnej nabytych we Francji statków towarowych, a po przekształceniu w spółkę akcyjną o kapitale 100% państwowym, przystąpiło do uruchomienia linii regularnych.

W roku 1929 utworzono drugie polskie przedsiębiorstwo armatorskie, tj. „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A." (w skrócie „Polbryt"), w którym kapitał państwowy ma 92% udziałów, resztę posiadają akcjonariusze angielscy. „Polbryt" eksploatuje regularne połączenia morskie między Polską a portami Anglii i zachodniej Europy.

Na zasadzie współpracy z kapitałem zagranicznym zostało powołane do życia w roku 1930 polskie towarzystwo żeglugi transatlantyckiej, które od roku 1934 przyjęło nazwę „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe S. A." (w popularnym skrócie GAL). Wymienione przedsiębiorstwo posiada 98,5% kapitału państwowego i resztę kapitału duńskiego. Głównym zadaniem przedsiębiorstwa jest utrzymywanie regularnej komunikacji między Polską i Ameryką.

Polityka Państwa, zmierzająca ku rozbudowie własnej marynarki handlowej, doprowadziła do ponownego powstawania towarzystw żeglugi morskiej, reprezentujących 100% kapitału prywatnego. Z towarzystw tych cechy trwałości i zdrowego rozwoju wykazywały przed wojną: „Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe S. A." oraz „Bałtycka Spółka Okrętowa".

Z wybuchem wojny wszystkie polskie przedsiębiorstwa armatorskie przeniosły swoją siedzibę do Anglii, dokąd również zdołała się schronić prawie cała ich flota. W czasie wojny władze polskich towarzystw żeglugowych zostały zdekompletowane, tak że nie było komu reprezentować tych przedsiębiorstw poza krajem. Na podstawie dekretu o zarządzaniu mieniem polskim zagranicą, każde z towarzystw żeglugowych otrzymało kuratora. W roku 1944 kuratorzy spółek „Żegluga Polska" i „Polbryt" oddali majątek tych przedsiębiorstw w administrację towarzystwa „Gdynia — Ameryka". Od tego czasu GAL zarządza niemal całym polskim tonażem handlowym.

Z dniem 1 października 1946 roku siedziba centrali GAL-u została przeniesiona z Londynu do Gdyni. Od momentu repatriacji nasze największe przedsiębiorstwo armatorskie rozwija ożywioną działalność zarówno w kierunku powiększenia zasięgu polskiej bandery, jak i dalszej rozbudowy tonażu handlowego. Po włączeniu w skład polskiej floty handlowej statków poniemieckich, otrzymanych tytułem odszkodowań wojennych, jak również po rewindykowaniu i kupnie szeregu jednostek morskich, GAL dysponuje obecnie flotą, złożoną z 42 statków pełnomorskich o łącznym tonażu około 160.000 BRT (w tej liczbie znajduje się 20 statków „Żeglugi Polskiej" i 3 statki „Polbrytu"). Statki administrowane przez GAL kursują na 10 liniach regularnych, łączących Polskę z portami całej Europy i Ameryką i pływają w żegludze nieregularnej.

Oprócz przedsiębiorstw, zjednoczonych pod zarządem GAL-u, powróciła również do kraju z Londynu „Bałtycka Spółka Okrętowa". Wobec utraty w czasie wojny większej części swego tonażu, firma operuje jednym niewielkim statkiem, pływającym w żegludze nieregularnej.

Dla usprawnienia żeglugi przybrzeżnej stworzono w roku 1946 przedsiębiorstwo „Gryf" Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku Sp. z o. o., z siedzibą w Szczecinie. Kapitał zakładowy tego towarzystwa stanowią udziały przedsiębiorstw państwowych i samorządowych. „Gryf" rozbudowuje stopniowo sieć regularnych linii żeglugi, łączących poszczególne porty naszego Wybrzeża. W obecnej chwili posiada w eksploatacji 4 statki pasażerskie żeglugi przybrzeżnej, 1 statek towarowy oraz 6 dalszych jednostek w odbudowie.

Marian Krynicki



M/S „BATORY"

„Batory", to statek nie byle jaki, będący dla nas, proporcjonalnie do naszych możliwości, tym samym, czym była dla Francji „Normandie", czym dla Wielkiej Brytanii — „Queen Mary".

Statek wrócił do kraju. Z działań wojennych, w których brał przez cały czas — odpowiednio do tego celu przebudowany — żywy udział jako transportowiec wojskowy, wyszedł wprawdzie cało. Ale mściwy los dosięgnął go już po zakończeniu wojny, w roku 1946, w Antwerpii, gdzie na stoczni Belliard et Crighton poddany był przywróceniu do przedwojennej postaci.

Z powodów niewyjaśnionych na statku wybuchnął pożar, który strawił mostek kapitański, urządzenia nawigacyjne, radiostację, kabiny oficerów pokładowych, palarnię oficerską, kabiny pasażerskie na pokładzie łodziowym, większość łodzi ratunkowych i pokład „słoneczny".

O „Batorym", nawiększym naszym transoceanicznym statku, wie się u nas na ogół niewiele. Przed wojną ukazało się w prasie parę reportaży z podróży naszych bliźniaczych transoceaników. Ale o właściwościach morskich nowych motorowców informowali mało, nieraz błędnie.

Z obu bliźniaczych motorowców ocalał jeden, M/S „Piłsudski" zatonął natknąwszy się — jako transportowiec wojskowy — na dwie miny na Morzu Północnym u wybrzeży Anglii.

Motorowiec „Batory" liczy niespełna 15 tysięcy ton rejestrowych brutto. Tyle więc wynosi pojemność wnętrza statku wraz z pomieszczeniami załogi i personelu, halami maszyn i nadbudówkami pokładowymi. (Tona rejestrowa jest jednostką objętości, równą 100 angielskim stopom sześciennym. Nie mieszać z toną układu metrycznego, równą tysiącowi kilogramów!).

Długość „Batorego" wynosi 156 i pół metra. Jego szerokość — 21 i pół metra. Zanurzenie przekracza przy całkowitym załadowaniu 7 i pół metra. Przy przejściu przez Sund, głębokość morza przed Kopenhagą, wynosi niewiele więcej. Dlatego „Batory" ładunek usupełnia dopiero w Kopenhadze.

Statek ma 7 pokładów (7 pięter), między którymi łączność utrzymują windy i liczne schody.

Na przodzie najwyższego, t. zw. „słonecznego" pokładu mieści się „mózg" statku: pomost kapitański oraz kabiny: nawigacyjna i sterówka. W sterówce obok koła większego, które porusza sterem statku przy pomocy urządzeń hydraulicznych, zwraca uwagę koło mniejsze, wielkości talerza. Manewruje ono potężnym sterem „Batorego" przy pomocy elektryczności. Instalacja oparta na zasadzie żyrokompasu pozwala na sterowanie automatyczne. W sterówce wbudowane są alarmujące aparaty przeciwpożarowe i sonda dźwiękowa, wynalazek, który pozwala na ustalenie głębokości morza przez wysyłanie w kierunku dna fal głosowych. Alarm pożarowy na „Batorym" pomyślany jest dowcipnie i drażni 3 zmysły: wzrok, słuch i powonienie. Samo gaszenie ognia odbywać się może bądź przy pomocy gazu, dwutlenku węgla (w pomieszczeniach niezamieszkałych), bądź gaśnicami.

Na niższym, drugim z kolei, pokładzie „łodziowym", mieszczą się najlepsze kabiny. Na przodzie kajuta komendanta, radiostacja, salon oficerski, w tyle — bar, weranda, oranżeria i palarnia, miejsce na leżaki. Tu również są łodzie ratunkowe w liczbie 18.

Następny pokład nazywa się „spacerowym". Znajduje się tu duża sala, którą zamienić można na kaplicę, kino lub dancing.

Następne 4 pokłady nie mają nazw specjalnych i oznaczone są początkowymi literami alfabetu.

Na pokładzie „A" mieszczą się kabiny pasażerskie, biuro intendenta, sale jadalne obu klas i kuchnia pasażerska.

Przy pokładzie „B" są salki szpitalne, sala operacyjna, apteka. Lewą burtę zajmują pomieszczenia personelu.

Pokład „C" — to kabiny pasażerskie oraz międzypokłady ładunkowe na bagaż, pocztę i t. p. Mieści się tu również garaż dla samochodów.

Na pokładzie „D" znajduje się basen z dnem pochyłym i wodą bieżącą morską, której stopień nasolenia zmienia się zależnie od tego, gdzie w danej chwili statek się znajduje. W tej samej sali stoją przyrządy do gimnastyki Zanderowskiej.

Jeszcze niżej znajdują się ładownie, zbiorniki na wodę, na ropę, chłodnia, wreszcie „serce" statku: hala maszyn.

„Batory" ma 2 silniki główne typu Sulzer, systemu Diesela, 9-cylindrowe o normalnej, efektywnej mocy 6250 HP każdy. 2 śruby trójskrzydłowe dają przy normalnych obrotach szybkość 19 węzłów, co pozwala na pokrycie szlaku Gdynia — Nowy Jork z postojami w Kopenhadze i Southampton w przeciągu dni 9. Jest to szybkość równa, mniej więcej 35 km na godzinę. Prócz tych 2 silników głównych statek ma jeszcze 4 silniki pomocnicze do użytku wewnętrznego, również dizlowskie, po 450 HP każdy.

Cały statek podzielony jest 9 pionowymi przegrodami wodoszczelnymi. Tylko w 5 z nich są drzwi, które zresztą w razie alarmu można zamknąć z mostka jednym pociśnięciem dźwigni.

„Batoremu" przywrócono jego dawną postać i poczyniono inwestycje. A więc t. zw. „Mastercommunicator", system głośników z centralą-mikrofonem na kapitańskim pomoście. Dzięki temu urządzeniu rozkazy kapitana słychać nawet podczas sztormu lub w rozgwarze portu. Drugim nabytkiem jest nieoceniony w czasie mgły „Radar" i radiotelefon.

„Batory" pełni regularną służbę pomiędzy Polską, Danią, Anglią i USA.

Mieczysław Zydler.

KONSULATY w ROLI URZĘDÓW MORSKICH

ZACIĄGI I ZWOLNIENIE ZAŁOGI

Polskie statki handlowe mogą zagranicą dokonywać zaciągu[1]), oraz zwolnienia ze służby marynarzy i oficerów.

Zaciąg dokonywany jest przed konsulem i polega na zgłoszeniu według §§ 12 — 26 i 31 niemeckiej ordynacji o służbie marynarza (Seemannsordnung) z dnia 2 czerwca 1902 r.

Konsulowi przysługuje prawo zbadania, czy zaciągowi marynarze są w posiadaniu książeczek żeglarskich i ewentualnie innych wymaganych przez prawo dokumentów, oraz czy poprzedni stosunek służbowy istotnie wygasł. W razie nie spełnienia tych warunków konsul ma prawo i obowiązek odmówić dokonania zaciągu.

Konsul bada jednocześnie, czy kapitan i oficerowie posiadają warunki, przepisane rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 listopada 1931 r. (Dz. U. Nr 4, poz. 24) i późniejszych rozporządzeń o kwalifikacjach oficerów polskiej marynarki handlowej.

W wypadku, gdy kapitan zgłasza wniosek o dokonanie zaciągu kandydatów, nie posiadających książeczek żeglarskich, konsul ma obowiązek zbadać powody takiego wniosku i może książeczkę wydać tylko wyjątkowo w przypadku istotnie swierdzonej potrzeby, zaszłej wskutek zdekompletowania załogi (np. z powodu choroby, zgonu, dezercji i t. p.).

Podobnie jak zaciąg odbywa się zwolnienie z zaciągu, które ma obejmować całą załogę lub poszczególnych jej członków. W tym celu powinien kapitan przedłożyć konsulowi książeczki żeglarskie zwolnionych osób ze stwierdzeniem kategorii oraz rodzaju i czasu służby. Podpis kapitana w książeczce uwierzytelnia konsul bez pobierania opłaty konsularnej. Dokonane przez konsula zwolnienie w zaciągu powinno być uwidocznione tak w spisie załogi, jak i w książeczce żeglarskiej marynarza.

Spisy załogi, które utraciły swoją ważność, przesyła konsul, Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku.

KONSUL JAKO URZĄD ROZJEMCZY

Zgodnie z § 5 niemieckiej ordynacji o służbie marynarza z dnia 2 czerwca 1902 r. konsulowie sprawują poza granicami Rzeczypospolitej funkcje u r z ę d u ż e g l a r s k i e g o (Seemannsamt). Do zakresu konsula w tych sprawach należy ingerowanie w stosunki służbowe pomiędzy marynarzami a armatorami polskimi, względnie kapitanami polskich statków handlowych, repatriowanie[2]) zwolnionych marynarzy za granicą wskutek choroby, awarii i t. p.

Konsulat powołany jest w szczególności do orzekania w sprawach związanych z wygaśnięciem stosunku służbowego oraz o rozstrzyganiu sporów o wynagrodzenie między marynarzami a kapitanem. Konsul powinien starać się o załatwienie sporu w drodze ugody między stronami, a dopiero w przypadku nie dojścia do zgody winien wdrożyć postępowanie według rozporządzenia o postępowaniu administracyjnym i wydać orzeczenie.

KONSULAT JAKO WŁADZA SĄDOWO-POLICYJNA

Konsulat, działający jako Urząd Żeglarski, jest w myśl § 122 niem. ordynacji o służbie marynarza, uprawniony do przeprowadzania ś l e d z t w a i wydawania o r z e c z e ń k a r n y c h w razie popełnienia przekroczeń przez marynarzy (§§ 93, 95, 96, 108 i 114—117). Postępowanie to ma charakter postępowania karno-administracyjnego w myśl rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu karno-administracyjnym (Dz. U. Nr 38, poz. 365).

Marynarz, który po zaciągu odmawia rozpoczęcia służby lub też w czasie służby od niej się uchyla, może być zmuszony do jej pełnienia (§ 29 niem. ord o służbie mar.).

W tym przypadku konsul nie ma prawa działać z urzędu, lecz dopiero na w n i o s e k kapitana, z którym obowiązany jest spisać w tym celu p r o t o k ó ł, zawierający dane dotyczące statku, osoby zbiegłego marynarza, okoliczności, w jakich nastąpiła dezercja, a w końcu zobowiązanie kapitana, że pokryje on wszelkie koszta związane z dostawieniem zbiega na pokład. W razie odmowy kapitana złożenia tego zobowiązania, konsul wstrzymuje się od wszelkich dalszych kroków.

W oparciu o protokół konsul rozpoczyna postępowanie r e k l a m a c y j n e wobec władz państwa, na którego wodach terytorialnych znajduje się statek. Postępowanie to może odnosić się do marynarzy — obywateli polskich, jak również do marynarzy — obcokrajowców, z wyłączeniem jednak marynarzy — obywateli państwa, na którego wodach terytorialnych znajduje się statek polski.

W myśl zwyczajów międzynarodowych i postanowień odnośnych konwencyj konsularnych konsulom i agentom konsularnym przysługuje prawo żądania od władz państwa przyjmującego — aresztowania i odstawienia bądź na statek, bądź odesłania do kraju ojczystego oficerów, marynarzy i innych osób, należących w jakimkolwiek charakterze do załogi statków pływających pod banderą polską, które zbiegły ze statku w porcie. Żądanie to na piśmie winno być poparte odpowiednimi dokumentami, jak: pismem załogi i in. papierami okrętowymi w oryginale, ew. uwierzytelnionym odpisie, że osoby, których wydania żąda konsul, rzeczywiście należą do załogi statku.

Tak uzasadnionemu żądaniu władze miejscowe

---

[1]) Zaciąg polega na tym, że kapitan statku lub jego zastępca przedstawia konsulowi kandydatów na marynarzy i obie strony zgłaszają zawarcie między nimi umowę o pracę. Na podstawie tych zgłoszeń konsul sporządza spis załogi (rola zaciągowa), w którym uwidocznione są wszystkie okoliczności, dotyczące statku dane osobiste kapitana i innych członków załogi oraz warunki płacy.

[2]) Pod pojęcie m a r y n a r z a-r e p a t r i a n t a nie podpada marynarz, który samowolnie opuścił służbę na statku (dezerter) i po tym fakcie żąda odstawienia go do kraju. Jedynie potwierdzenie prawidłowego zwolnienia przy pomocy książeczki żeglarskiej daje prawo marynarzowi do ubiegania się o repatriowanie go do kraju przez konsulat.

winny zadość uczynić, chyba, że osoba zbiegła dokonała na lądzie zbrodni, względnie dopuściła się występku. W tym wypadku władze miejscowe mogą odroczyć wydanie dezertera do czasu wydania wyroku przez właściwy sąd i całkowitego jego wykonania. Na żądanie konsula dezerterzy mogą być osadzeni i trzymani w areszcie na koszt konsula, aż do czasu odstawienia ich z powrotem na pokład statku polskiego, ewentualnie do chwili nadeścia sposobności odesłania ich do Polski. Jeśliby jednak sposobność taka nadarzyła się w ciągu dwu miesięcy od dnia zatrzymania dezertera, a odesłany nie został, wówczas może on być wypuszczony na wolność i nie może być zatrzymany ponownie z tytułu pierwotnie dokonanego przestępstwa.

ZBYCIE STATKU I POŻYCZKA BODMERYJNA[3])

Do kompetencji konsula należy stwierdzenie wobec sądów danego miejsca, gdzie kapitan polskiego statku handlowego wystawia go na sprzedaż, iż istnieje bezwzględna konieczność zbycia go. Stwierdzenie takie może konsul wydać po wysłuchaniu uprzednim opinii rzeczoznawców.

Również i w zakresie uprawnień kapitana do zaciągania pożyczki bodmeryjnej niezbędne jest uprzednie uzyskanie dokumentu, stwierdzającego konieczność tej pożyczki, wystawionego przez konsula.

W obu powyższych przypadkach konsul po przedstawieniu mu sprawy przez kapitana statku, winien bezzwłocznie zwrócić się o odpowiednie instrukcje do Głównego Urzędu Morskiego w Gdańsku, po otrzymaniu których dopiero może wydać niezbędne dokumenty.

MELDUNEK KAPITANA STATKU

Stosownie do rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1924 r. obowiązku meldowania się kapitanów polskich statków handlowych w konsulatach R. P. (Monitor Polski Nr 271 i 280), kapitan niezwłocznie po przybyciu statku polskiego do portu w okręgu konsularnym winien ustnie lub pisemnie zawiadomić konsula R. P. o wpłynięciu statku.

Zawiadomienie powinno zawierać:

a) rodzaj, nazwę, sygnał rozpoznawczy, pojemność netto i port ojczysty statku,

b) nazwisko i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy żeglugowego i armatora,

c) dzień i godzinę wpłynięcia,

d) liczbę oficerów i marynarzy,

e) liczbę pasażerów, którzy mają wylądować,

f) rodzaj ładunku, który statek ma wyładować i załadować,

g) ostatni port, do którego statek zawinął,

h) jak długo statek stać będzie w porcie,

i) następny port, do którego statek ma zawinąć po wypłynięciu,

j) adres osoby załatwiającej na miejscu wszystkie sprawy, związane z odprawą statku.

Jeśli statek pozostaje dłużej niż 48 godzin w porcie miasta, będącego siedzibą konsula, kapitan obowiązany jest niezwłocznie zameldować o tym u s t n i e lub na p i ś m i e. Jeżeli nie spowoduje to za sobą zwłoki w podróży, kapitan powinien równocześnie przedstawić spis załogi oraz certyfikat okrętowy.

Gdy kapitan zgóry liczy się z dłuższym postojem w porcie niż przez 48 godzin, winien przy pierwszym meldunku przedstawić spis załogi oraz certyfikat okrętowy. Konsul zatrzymuje spis załogi aż do czasu odpłynięcia statku.

Od obowiązków powyższych zwolnione są statki, które zawijają do portu tylko z balastem, albo korzystają z portu jedynie dla schronienia się przed burzą, niebezpieczeństwem wojny lub wskutek awarii, względnie w celu uzupełnienia zapasów paliwa, materiałów i prowiantu.

Na podstawie przedłożonego certyfikatu okrętowego i opisu załogi konsul powinien zbadać, czy statek prawnie wywiesza polską banderę handlową, czy skład załogi jest składem polskim, to znaczy, czy 3/4 oficerów i marynarzy jest obywatelami polskimi, czy księgi okrętowe prowadzone są w języku polskim oraz czy język polski jest używany w służbie wewnętrznej statku.

O wszelkich stwierdzonych brakach konsul komunikuje bezzwłocznie Głównemu Urzędowi Morskiemu w Gdańsku.

Spełnienie obowiązku kapitana zameldowania stwierdza konsul na liście załogi przez przyłożenie pieczątki:

„Widziano w Konsulacie R. P. w . . . . .", urzędowej pieczątki konsulatu i swego podpisu, oraz przez wpisanie meldunku do rejestru.

W przypadku zawinięcia statku polskiego do portu położonego w okręgu konsularnym i niezgłoszenia się kapitana w konsulacie w celu dokonania zameldowania, powinien konsul powiadomić o tym bezzwłocznie Główny Urząd Morski w Gdańsku, w celu pociągnięcia kapitana do odpowiedzialności.

Jak wynika z wyżej przytoczonych rozważań zakres działalności i kompetencje konsula w sprawach żeglugowych są bardzo szerokie i wszechstronne. Uwzględniając ponadto przepisy o księgach stanu cywilnego i aktach zgonu osób zmarłych na morzu (dekret Prez R. P. z dn. 20.IX 1941 r. Dz. U. Nr 6, poz. 10), o pełnieniu przez konsulów czynności notariuszów (rozp. Ministra Spr. Zagr. z dn. 15.IX 1943 r. Dz. U. Nr 9, poz. 25) i uprawnieniach konsulów w sprawach spadkowych (dekret Prez. R. P. z dn. 7.X 1943 r. Dz. U. Nr 10, poz. 26), o sądownictwie niespornym, wykonywanym przez konsulów w sprawach spadkowych (rozp. Ministra Spr. Zagr. z dn. 19.X 1943 r. Dz. U. Nr 10, poz. 28), o zwolnieniu polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej od opłat konsularnych (rozp. Ministra Spr. Zagr. z dn. 3.XII 1930 r. Dz. U. Nr 89, poz. 704) — widzimy, jak odpowiedzialne i ważne są funkcje, do spełnienia których powołane są konsulaty.

Mgr. Józef Miller.



---

[3]) Bodmeria, czyli pożyczka bodmeryjna (Bottomry), jest to pożyczka, zaciągnięta przez kapitana statku w czasie podróży, w obcym porcie, pod zastaw statku, frachtu i ładunku, względnie tylko statku i frachtu lub samego tylko ładunku, celem umożliwienia dalszej podróży.

Mętna frazeologia, błędna terminologia a istota zadań

Często spotykamy w terenie różnego rodzaju błędne określenia, które precyzować mają nasze zadania. Przeanalizujemy je. Według pseudoteoretyków ligowych organizacja nasza ma „wychować w narodzie duszę morską“, zaszczepić „ideologię morską“. Przyznam uczciwie, że takiej duszy, ani takiej ideologii nie znam. Chcąc być złośliwym możnaby powiedzieć, że „dusza morska“ oznacza „słoną duszę“, a „ideologia morska“ „rozwodnioną ideologię“. Z pewnością nie myślano o słonej duszy mówiąc o „duszy morskiej“. Ale, że autorzy reprezentowali „rozwodnioną ideologię“, nie ulega wątpliwości. Jaki istotny sens mają te określenia? Czy istnieje jakaś odrębna ideologia morska? Czy sprawy morskie można wyodrębnić od całokształtu spraw wewnętrznych i międzynarodowych? Nie!

Morze jest ściśle związane z lądem. Żegluga ma wtedy rację bytu, gdy dobrze działają porty. Porty wtedy mogą dobrze pracować, kiedy są połączone z zapleczem, rozbudowaną siecią dróg i kolei żelaznych, jeżeli jest dostateczna ilość środków transportowych. Porty wtedy mogą dobrze pracować, kiedy dobrze pracuje przemysł, kiedy na odpowiednim poziomie stoi rolnictwo. Przemysł i rolnictwo wtedy z pożytkiem dla narodu pracują na eksport, kiedy gospodarka jest planowa, kiedy nie wygórowany zysk jednostki ,a dobro ogółu decydują o produkcji. **Nie może być mowy o oderwaniu spraw morskich od całości zagadnień politycznych, gospodarczych.**

Często spotykamy się w Lidze z określeniami: „ludzie morza“, „praca dla morza“, „służba morska“. Na pierwsze określenie zgoda, pod warunkiem, że jako ludzi morza traktujemy nie wyznawców „idei morskiej“, a ludzi z umiejętnością żaglowania, znajomością rybołówstwa morskiego, ludzi, którzy wiedzą, jaka fala jest groźna dla statków i jak należy poprowadzić je w czasie burzy, by szczęśliwie dobić do portu. Ale dla morza nikt nie będzie pracować, bo morzu nikt nie będzie służył. Naodwrót. Wszystkie nasze wysiłki idą w tym kierunku, aby opanować żywioł, uczynić go jaknajmniej groźnym, aby morze maksymalnie wykorzystać dla dobra człowieka. Można mówić o pracy n a m o r z u, ale jest absurdem mówić o pracy d l a m o r z a. Praca na morzu, to praca dla narodu.

Na zjeździe krajowym rzucano hasło, że Liga morska musi zmienić p s y c h i k ę narodu na morską i to ma być jakoby najważniejszym zadaniem Ligi. Starano się udowodnić, że człowiek z psychiką morską jest zdrowszy, bardziej zahartowany, stanowi pozytywny typ. Prawdą jest, że praca na morzu hartuje, urabia wolę i odwagę, ale wiemy z drugiej strony, że morze paczy charaktery. Morze wychowało piratów. Nad morzem wychowali się imperialiści, którzy urządzali wyprawy na podbój innych narodów. Nad morzem wychowują się również pokojowe narody, którym bliskość morza pozwala rozwinąć pożyteczną współpracę z innymi państwami.

Polska Ludowa nie myśli o podbojach i eksploatowaniu narodów w koloniach. Naszym zadaniem jest wykorzystanie 500 klm. wybrzeża, aby dopomogło nam w odbudowie zniszczonego kraju, aby możliwie szybko podnieść stopę życiową człowieka. Morze ułatwi gospodarczą, pokojową współpracę z innymi narodami, współpracę w obronie pokoju.

Osiągnięcia nasze na odcinku morskim są bardzo duże. Wielkie są jednak zadania, które stoją przed narodem. W realizacji tych zadań winna odegrać niepoślednią rolę Liga Morska.

Zadania Ligi Morskiej nie mogą być szczegółowo omawiane w ramach krótkiego artykułu, ale należy stwierdzić, że muszą być one ściśle związane z zadaniami, jakie stoją przed narodem polskim w odbudowie i rozbudowie portów, budowie jednostek morskich, rozwoju rybactwa itd. Zadaniem Ligi jest zapoznanie społeczeństwa z planem pracy, osiągnięciami, trudnościami i możliwościami ich pokonania na odcinku morskim, w powiązaniu z całością zagadnień państwowych.

Zadaniem Ligi Morskiej jest stałe wykazywanie społeczeństwu, że rozwój gospodarki ogólnej związany jest z rozwojem gospodarki morskiej. Osiągnięcia na wybrzeżu są ściśle związane ze stabilizacją stosunków politycznych w kraju i sytuacją międzynarodową.

Naszym zadaniem jest mobilizacja społeczeństwa do wysiłku nad odbudową i rozbudową żeglugi.

Naszym zadaniem jest wzbudzenie takiego zainteresowania w społeczeństwie dla konkretnych i realnych zagadnień, związanych z pracą na morzu, ażeby ilość inżynierów, budowniczych portów, okrętów, marynarzy, rybaków, stała się większa niż dotąd i odpowiadała wzrastającym potrzebom kraju. Naszym zadaniem jest prowadzenie takiej propagandy, aby młodzież wstępując do uczelni morskich marzyła nie o romantycznych awanturniczych wyprawach dalekomorskich, a o tej chwili, kiedy po ukończeniu uczelni, będzie mogła rozpocząć pracę na morzu dla dobra narodu.

Nie precyzuję tu form pracy Ligi. Mogą być one najróżnorodniejsze, od sportu wodnego i modelarstwa począwszy, na odczytach skończywszy. Wszystkie jednak muszą mieć na celu wychowanie obywatela świadomego roli, jaką odgrywa odcinek morski w c a ł o ś c i n a s z e j gospodarki i powiązania tego odcinka z całością zagadnień państwowych.

Błędna frazeologia utrudnia i przeszkadza w realizowaniu właściwych zadań. Odrywa uwagę od zagadnień istotnych.

Jerzy Bogusz

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

ARGENTYNA. Rząd argentyński zatwierdził nowy program rozbudowy floty wojennej. Program ten przewiduje budowę lotniskowca, krążownika, 4 niszczycieli, 3 okrętów podwodnych, 10 patrolowców i 1 transportowca.

W r. b. zakupiono w Stanach Zjednoczonych 4 fregaty, „Asheville" (1000 ton), „Reading" i „Uniontown" (po 11000 ton) i „Hannam" (1318 ton).

——:——

BELGIA. Poza wymienionymi już trałowcami i okrętem zagrodowym, wypożyczonym w Wielkiej Brytanii, flota belgijska zwiększyła się o zakupioną w USA fregatę „Sheboygan" o wyp. 1430 ton. Fregata otrzymała nazwę „Lieutenant ter Zee V. Billet", dla uczczenia bohaterskiego oficera, który zginął podczas wypadu na Dieppe w sierpniu 1942 r.

——:——

CHILE. W ciągu 2 ostatnich lat flota chilijska wzrosła o 3 fregaty, 3 korwety, 2 transportowce („Presidente Errazuris" i „Presidente Pinto" i 2 tankowce. Wszystkie te okręty pochodzą ze Stanów Zjednoczonych. Zakupy te oznaczają prawdopodobnie wstęp do realizacji większego programu rozbudowy floty chilijskiej.

——:——

CHINY. Opublikowano nazwy, które nadano jednostkom uzyskanym ostatnio od Stanów Zjednoczonych. Eskortowce „Wyffels" i „Decker" (1150 ton, 3 działa 76 mm plot. i kilka mniejszych, szyb. 20 węzłów) nazywają się obecnie „Tai-Kang" i „Tai-Ping". Patrolowiec „PCE 867" i „PCE 869" (795 ton, 2 — 76 mm, 20 węzłów) noszą nazwy „Yung Sheng" i „Yung Shun". Trałowce „Logic", „Lucid", „Magnet", „Mainstay" (795 ton) przemianowano na „Yung Hsing", „Yung Ning", „Yung Tai", „Yung Ting". Tankowiec „Maumee" (4990 t) nazywa się „Omei".

——:——

DANIA. W r. b. ukończono budowę 2 torpedowców po 710 ton, „Willemoes" i „Hvitfeldt". Na uzbrojenie tych okrętów składają się 2 działa 88 mm, 2 — 40 mm i 6 wyrzutni torpedowych. Szybkość kontraktowa — 35 węzłów. Budowa tych torpedowców trwała 8 lat. Rozpoczęte one były jeszcze w 1939 r., a wykończenie ich planowano na rok 1942, czemu przeszkodziła okupacja niemiecka.

——:——

FRANCJA. Pomimo trudności finansowych, jakie przeżywa obecnie Francja, zatwierdzono budowę nowego lotniskowca o wyporności ponad 15.000 ton i szybkości 32 węzłów.

W ciągu najbliższych miesięcy będą zwrócone Wielkiej Brytanii korwety „Renoncule", „Aconit", „Lobelia", „Roselys", „Commandant Detroyat", „Commandant d'Estienne d'Orves", „Commandant Drogou".

——:——

NORWEGIA. Małą większością głosów parlament norweski odrzucił projekt wypożyczenia angielskiego krążownika „Arethusa".

——:——

PERU. Flocie peruwiańskiej przybyły dwie fregaty „Teniente Ferre" i „Teniente Palacios". Fregaty te należały poprzednio do floty kanadyjskiej i nosiły nazwy „Poundmaker" i „ST. Pierre". Zbudowane w latach 1943-44, mają wypornoć 1445 ton i osiągają szybkość 21 węzłów. Uzbrojenie składa się z 2—3 dział 102 mm i 10—20 mm.

Projektowane jest skreślenie z listy okrętów służby czynnej przestarzałego niszczyciela „Almirante Guisse". Niszczyciel ten zbudowany w latach 1914-17 w Tallinie dla floty rosyjskiej jako „Awtroil", wszedł wkrótce do floty estońskiej i otrzymał nazwę „Lennuk". W r. 1933 został sprzedany Peru.

——:——

TURCJA. Banderę turecką podniosło 8 trałowców, wchodzących dotychczas w skład floty brytyjskiej. Są to okręty, które Stany Zjednoczone przekazały Wielkiej Brytanii w ramach umowy Lend-Lease. Dotychczasowe ich nazwy brzmią „Tourmaline" „Catherine", „Chance", „Tattoo", „Frolic", „Elfreda", „Grecian", „Picque". Nazwy tureckie są jeszcze nieznane.

Okręty te należą do typu „Auk", a wodowane były w latach 1942-43. Wyporność ich wynosi 890 ton; uzbrojenie składa się z 2 dział 76 mm i kilku mniejszych. Wyposażone w dwa silniki Diesla o mocy 2.400 KM, rozwijają szybkość 18 węzłów. Załoga składa się ze 109 ludzi.

——:——

USA. Program konstrukcji morskich na rok 1947/48 przewiduje budowę 4 niszczycieli, 5 okrętów podwodnych i 1 okrętu specjalnie przystosowanego do zwalczania okrętów podwodnych. Będą to jednostki zupełnie nowego typu. Wkrótce rozpocznie się budowę 2 okrętów podwodnych, „Trigger" i „Tang", które będą wyposażone we wszystkie zdobycze techniki morskiej, m. in. w maszt powietrzny Diesla. Mają one osiągnąć rekordową szybkość podwodną — 25 węzłów.

——:——

Dokonano wyboru krążowników, które w niedalekiej przyszłości mają być przekazane marynarkom południowo-amerykańskim. „Nashville" i „Phoenix" zasilą prawdopodobnie flotę brazylijską, krążownik „Boise" przejdzie do floty chilijskiej, a „St. Louis"— do peruwiańskiej. Krążowniki te pochodzą z lat 1936-38. Wyporność ich wynosi 9.700 — 10 000 ton, zaś uzbrojenie składa się z 15 dział 152 mm, 8 dział 127 mm i licznych działek przeciwlotniczych.

WŁOCHY. W porcie San Stefano wyleciał w powietrze, naładowany materiałem wybuchowym transportowiec „Panigaglia". Transportowiec ten był okrętem dość starym, gdyż budowany był w 1923 r. Wyporność jego wynosiła 915 ton, szybkość — 12 węzłów.

Wkrótce zostanie zakończony podział floty włoskiej między ZSRR, USA, Wielką Brytanię i Francję. Do podziału pozostają 3 okręty liniowe, 5 krążowników, 13 niszczycieli i torpedowców, 8 okrętów podwodnych, 1 kanonierka i ok. 100 jednostek przybrzeżnych i pomocniczych.

——:——

WIELKA BRYTANIA. W Wielkiej Brytanii opublikowano listę 154 okrętów sprzedanych na złom od 1 września 1945 r. do 30 lipca 1947 r. Spośród dużych okrętów na liście znajdują się: słynny okręt liniowy „Warspite“, 9 krążowników: „Enterprise“, „Dauntless“, „Despatch“, „Diomede“, „Capetown“; „Caradoc“, „Cardiff“, „Ceres“, „Vindictive“, 2 monitory „Erebus“ i „Marshall Soult“, lotniskowiec „Argus“, stawiacz min „Adventure“ i szkolny okręt liniowy „Iron Duke“, który był okrętem flagowym adm. Jellicoe podczas bitwy pod Skagerrakiem w r. 1916. Dalej lista zawiera nazwy 73 niszczycieli, wśród których znajduje się także 5 nowych, jeszcze niewykończonych jednostek typu „Battle“, „Navarino“ „Belleisle“, „Poictiers“, „Trincomalee“ i „Talavera“ oraz trzy, równie nowe okręty typu „Weapon“: „Cutlass“, „Carronnade“ i „Culverin“. Listę tę zamykają nazwy 30 okrętów podwodnych 2 fregat, 17 korwet, 5 kanonierek, 7 trałowców i 5 okrętów pomocniczych.

Budowa nowych okrętów wojennych w Anglii postępuje bardzo wolno. Zaczęte w r. 1944 lotniskowce „Albion“ i „Centaur“ zostały spuszczone na wodę dopiero na wiosnę 1947 r. Dwa dalsze okręty tego typu, „Bulwark“ i „Hermes“ (ex-„Elephant“) znajdują się również jeszcze w budowie. Seria ta liczyć miała początkowo 8 okrętów, lecz z powodu trudności finansowych budowę 4 następnych lotniskowców, „Arrogant“, „Polyphemus“, „Monmouth“, „Hermes“, wstrzymano już w 1945 r. Okręty tej serii mają 18.300 ton wyporności. W porównaniu z poprzednią serią „Majestic“ o wyp. 14.000 ton będą szybsze i silniej uzbrojone. Poza kilkudziesięcioma działkami przeciwlotniczymi 40 i 20 mm, otrzymają prawdopodobnie jeszcze 8 dział 114 mm.

Po wycofaniu fregat „Padstow Bay“ i „Porlock Bay“, eskadra Zachodnio-Indyjska zmniejszyła się do 4 okrętów, t. j. krążowników „Sheffield“ i „Kenya“ i kanonierek „Snipe“ i „Sparrow“.

Dwie inne fregaty typu „Bay“ — „Pegwell Bay“ i „Thurso Bay“, będą przebudowane na okręty pomiarowe. Podobnej przebudowie uległy ostatnio „Luce Bay“, która otrzymała nazwę „Dalrymple“ i „Herne Bay“, przemianowana na „Dampier“. „Herne Bay“ miała być sprzedana Belgii jednak ta tranzakcja nie doszła do skutku. Fregaty typu „Bay“ były wodowane w latach 1944-45. Wyporność ich wynosi 1600 ton. Uzbrojenie składa się z 4 dział 102 mm, 6 — 40 mm, 4 — 20 mm; są to wszystko działa przeciwlotnicze. Rozwijają szybkość 19,5—21 węzłów.

Okręty brytyjskie w dalszym ciągu zasilają floty różnych państw. Chiny otrzymały niszczyciel „Mendip“ o wyp. 1000 t, uzbrojony w 4 działa plot. 102 mm. Holandii wypożyczono okręt warsztatowy „Beachy Head“ o wyp. 8580 t. Syjam zakupił dwie korwety „Burnet“ i „Betony“ i trałowiec „Minstrel“. „Burnet“ i „Betony“ wchodziły przedtem w skład floty indyjskiej, nosząc nazwy „Gondwana“ i „Sind“. Belgii wypożyczono okręt zagrodowy „Barcock“ i 8 motorowych trałowców MMS 182, 187, 188, 189, 191, 193, 266 i 1020

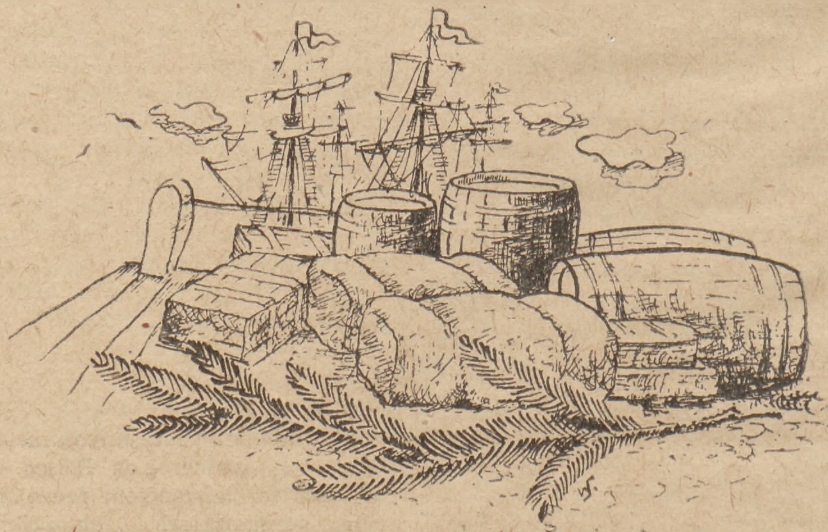
(T. W. P.)

RADAR NA STATKACH POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ

Polska marynarka handlowa, jako jedna z pierwszych na świecie, wprowadziła do użytku radar, przyrząd zwiększający precyzję i bezpieczeństwo żeglugi morskiej. Radar został zainstalowany na motorowcu transatlantyckim „Batory“, największym i najcenniejszym statku naszej floty handlowej. Ostatnio urządzenia radowe zmontowano również na statku szkolnym polskiej marynaki handlowej: „Dar Pomorza“, który w ten sposób jest pierwszym na świecie żaglowcem, zaopatrzonym w wymieniony aparat. Radar na „Darze Pomorza“ ma na celu w pierwszym rzędzie zaznajomienie przyszłych oficerów naszej marynarki handlowej z metodami nowoczesnej nawigacji technicznej.

EKSPORT RYB MORSKICH Z POLSKI

Od szeregu miesięcy Polska eksportuje do Anglii łososia mrożonego w transportach średniej wielkości. Udział w eksporcie biorą trzy firmy rybackie: „Centrala Rybna“, „Harpun“ i „Arka“



KRONIKA ORGANIZACYJNA

WALNY ZJAZD DELEGATÓW LIGI MORSKIEJ OKRĘGU ŁÓDZKIEGO

Dnia 16 listopada br. odbył się Zjazd Delegatów Okręgu Łódzkiego Ligi Morskiej. W Zjeździe wzięło udział 149 delegatów, reprezentujących 30 Obwodów i Oddziałów. Na Zjazd przybyli przedstawiciele Zarządu Głównego w osobach prezesa Szudzińskiego Stefana i red. Bogusza Jerzego.

Zebranie zagaił prezes Okręgu, ob. Andrzejak Edward, przewodniczył ob. Milanowski Józef z Łowicza.

Prezes Szudziński w dłuższym przemówieniu rozwinął szerokie możliwości gospodarcze kraju, płynące z odzyskania prasłowiańskiego wybrzeża bałtyckiego i podkreślił rosnące zadania Ligi Morskiej.

Sprawozdanie z dwuletniej działalności Okręgu Łódzkiego złożył wiceprezes dr. Szymankiewicz Aleksander. Mówca zwrócił uwagę na trzyletni plan odbudowy, dający gwarancję wzmocnienia potencjału ekonomicznego naszej pozycji morskiej. Jesteśmy świadkami wzrostu najpoważniejszego czynnika gospodarki morskiej — floty handlowej. Gdy 1.I 1939 r. mieliśmy zaledwie 102 tys. BRT, to obecnie nasz tonaż wynosi ponad 170 tys. BRT, a w 1949 r. osiągniemy cyfrę 270 tys. BRT. Bandera polska będzie powiewała na 39 masztach świata. Wzmaga się zdolność przeładunkowa portów, która pod koniec 3-letniego planu dojdzie do 26 milionów ton, a więc przewyższy wyniki przedwojenne Gdańska, Gdyni i Szczecina razem wzięte.

Okręg Łódzki liczy 12 Obwodów powiatowych i 5 Obwodów miejskich, mianowicie: przy Dyrekcji PKP, Poczt i Telegrafu, Ubezpieczalni Społecznej (członkami L. M. są oddawna jej wszyscy pracownicy), przy Zarządzie Miejskim i Starostwie Powiatowym. Najliczniejszy jest Obwód Kolejowy (12.752 czł.), najżywotniejszy jest Obwód w Tomaszowie Mazowieckim. Ogółem Okręg liczy 46.944 członków L. M. Dla ożywienia akcji w terenie Zjazd zaangażował specjalnego inspektora-instruktora.

Okręg ufundował 3 stypendia po 20 000 zł. dla studentów Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej i Wyższej Szkoły Handlu Zamorskiego w Gdyni, nagrodę w postaci zegarka dla prymusa Szkoły Morskiej w Gdyni, objął patronat nad łodzią podwodną „ORP Żbik".

Okręg posiada Dom Wypoczynkowy w Ustce, w którym wczasy letnie spędziło 120 osób; dostarczył członkom ok. 6 ton ryb po cenach własnych z własnej wędzarni nad morzem.

Akcja szkoleniowa natrafia na trudności z powodu braku wody w okolicy i dlatego musi ograniczyć się do teoretycznego przysposobienia. W 1945 r. prowadzony był kurs dla pracowników firm maklerskich i spedytorskich z udziałem 130 słuchaczy, zaś w 1946/47 r. fachowy kurs jazdy samochodowej, z którego 50 słuchaczy przystąpiło do egzaminu na prawo jazdy zawodowej i amatorskiej. Drużyna wodna przy Oddziale Nr 1 szkoliła się w Ośrodku L. M. nad Gopłem.

Ideologię morską Okręg rozwijał w okresach Święta Morza. Okręg wykorzystywał możliwości lokalne: poza „morskimi meczami" wymienić należy pływające po szynach okręty, budowane staraniem Oddziału L. M. przy Łódzkich Kolejkach Elektrycznych, żeglujące z własną orkiestrą po ulicach Łodzi i pobliskich miast: Pabianic, Zgierza, Aleksandrowa, Konstantynowa, Lutomierska, Tuszyna i Ozorkowa.

Po sprawozdaniu finansowym, bilansu oraz preliminarza budżetowego na rok 1948, wywiązała się dyskusja, w której głos zabierali goście z Warszawy i działacze terenowi. Prezes Zarządu Gł. ob. Szudziński podał do wiadomości fakt, że Minister Komunikacji zgodził się na przyznanie członkom Ligi 66% zniżki kolejowej przy wyjazdach nad morze w miesiącach letnich.

Rolę Wybrzeża i Ziem Zachodnich z politycznego stanowiska na tle obecnej sytuacji międzynarodowej prób odbudowy imperializmu niemieckiego i odradzania się niemieckiego rewizjonizmu scharakteryzował we wnikliwym przemówieniu członek Prezydium Zarządu Głównego Ligi Morskiej, red. Jerzy Bogusz.

Zebrani podnosili konieczność ufundowania z drobnych 5-złotowych składek sztandaru dla Okręgu, jako widomego znaku ideologii morskiej społeczeństwa łódzkiego.

Po uchwaleniu absolutorium dla ustępującego Zarządu powołano 17 członków nowego Zarządu, zostawiając 3 wolne miejsca dla przedstawicieli Obwodu Kolejowego, 5 zastępców oraz 5 członków komisji rewizyjnej. Nowy Zarząd: prezes — Andrzejak Edward, wiceprezesi — Szymankiewicz Aleksander, Liwecki Zygmunt, sekretarz — Szantyr Igor, zastępca — Folt Zygmunt, skarbnik — Zieleziński Adam, zastępca — Gierłowski Adam.

O demokratycznym nastawieniu i gorącym patriotyzmie morskim zebranych świadczy uchwalona jednomyślnie rezolucja:

1) wezwać nowoobrany Zarząd Okręgu do wzmożenia prac, zmierzających do podniesienia stanu organizacyjnego i ideowego członków na najwyższy poziom;

2) do rozwinięcia szeroko zakrojonej propagandy morza, jako nieocenionego skarbu dla Narodu i Państwa, oraz osiągnięć i zadań dokonanych w dziedzinie budowy portów i rozwoju żeglugi w powiązaniu z zapleczem;

3) zebrani stwierdzają, że Liga Morska, skupiająca w swych szeregach prawie milionową rzeszę ludności, winna odegrać wybitną rolę w budowie silnego demokratycznego państwa na morzu — poprzez umiejętne wykorzystanie wybrzeża dla podniesienia dobrobytu szerokich mas, oraz poprzez zacieśnienie więzów serdecznej współpracy z narodami słowiańskimi, zapewniającej naszemu krajowi należytą pozycję w rodzinie narodów morskich;

4) posiadanie dostępu do morza w jego dzisiejszych rozmiarach wraz z zapleczem i Ziemiami Zachodnimi — daje gwarancję utrwalenia siły Polski na morzu i zarazem gwarancję pokoju w świecie. Zjazd przeciwstawia się jak najkategoryczniej zarówno krajowym elementom reakcyjnym, mającym swe źródło dyspozycyjne we wrogich Polsce kołach zagranicznych, jako też tendencjom rewizjonistycznym imperializmu germańskiego i anglosaskiego;

Dr. Aleksander Szymankiewicz.

OKRĘG SZCZECIŃSKI.

W dniu 16 listopada odbył się Walny Zjazd Delegatów Okręgu Szczecińskiego Ligi Morskiej przy udziale 61 delegatów Oddziałów i Obwodów z terenu województwa szczecińskiego oraz opiekunów kół szkolnych.

Obrady zagaił prezes Okręgu ob. dr. Put Stanisław, witając delegatów Zarz. Głównego L. M. w osobach Generalnego Sekretarza Zarz. Gł. L. M. i przedstawiciela kol. redakcyjnego, zaproszonych gości, delegatów, proponując na przewodniczącego Zjazdu ob. dr. Dąbrowskiego.

Powołano Prezydium Zjazdu w osobach:

1) Sekretarza Generalnego ppłk. Kiryluka Stanisława,

2) Prezesa Zarządu Okręgu dr. Puta Stanisława,

3) Dr. Bosiarskiego Adama,

4) Kpt. Lasonia Albina,

5) Ob. Cobla Alberta.

Protokółował ob. Hudycki Eug.

Po przyjęciu porządku dziennego udzielono głosu Sekretarzowi Gen. L. M. ppłk. Kirylukowi, który wygłosił referat o stosunku Ligi Morskiej do zagadnień społecznych i politycznych i podkreślił konieczność planowej pracy, szkolenia młodego aktywu i zwalczania germanizacji. W zakończeniu życzył w imieniu Zarządu Głównego owocnych wyników pracy.

Z kolei głos zabrał prezes dr. Put Stanisław, który złożył sprawozdanie z działalności Okręgu za okres od dnia 28.5.45 r. do 16.11.47 r., podkreślając, że na skutek zmian, zachodzących w składzie Zarządu, Zarząd był zdekompletowany i nie mógł zrealizować prac w skali zamierzonej. Dr. Put krytycznie ocenił osiągnięcia pracy oraz trudności finansowe, jakie wynikły na skutek nieodprowadzania składek przez Obwody. Kończąc złożył podziękowanie za pełną poświęcenia pracę dla Ligi Morskiej następującym członkom: ob. ob. Mikołajczakowi, Kurkowi, Gorzeńskiemu, Siedleckiemu, Żurawskiemu, Wilkowi, Ososłowiczowi, Skibińskiemu, Jaworskiemu i Jabłonowskiemu.

W imieniu komisji rewizyjnej zabrał głos przewodniczący ob. Kalisz, który stwierdził, że komisja rewizyjna nie może stawić wniosku o udzielenie absolutorium, gdyż nie mogła ustalić dochodów i rozchodów. Ob. Kalisz wysuwa wniosek, aby Zjazd upoważnił nowy Zarząd do udzielenia absolutorium po ustaleniu bilansu do dnia 1 grudnia 1947 r. Wobec sprzeciwu zebranych — ob. Kalisz wniosek wycofał i zaproponował: Zjazd Delegatów w sprawach finansowych ustępującemu Zarządowi Okręgowemu nie udziela absolutorium do chwili zdania przez dotychczasową komisję rewizyjną szczegółowego sprawozdania w terminie do dnia 1.12 b. r. i udzielenia absolutorium.

Wniosek ob. Kalisza został przyjęty. W międzyczasie na salę obrad przybyli — przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej ob. dr. Patek, poseł Motyka — członek Rady Głównej L. M. i ob. inż. Szedrowicz — pełnomocnik Biura Odbudowy Portu, członek Rady Głównej L. M. Wszyscy trzej zostali zaproszeni do Prezydium.

Plan pracy oraz preliminarz budżetowy Zarządu Okręgowego na rok 1948 przedstawił wiceprezes kpt. Lasoń Albin. Po dyskusji plan i budżet zostały przyjęte.

Wyłoniono komisję-matkę, do której weszli: ob. ob. ppłk. Dura, Kędzierski, Pawłowski, Mikołajczak, Frey.

W czasie obrad komisji-matki rozwinęła się dyskusja nad sprawozdaniem ustępującego Zarządu i komisji rewizyjnej.

W dyskusji Sekretarz Generalny Zarz. Gł. L. M., ppłk. Kiryluk podkreślił słabe zainteresowanie sprawami Ligi Morskiej na terenie Okręgu i konieczność aktywizacji ogniw.

Po dyskusji przyjęto sprawozdanie ustępującego Zarządu oraz wniosek komisji rewizyjnej o udzielenie absolutorium.

Komisja-matka opracowała listę kandydatów na członków Zarządu Okręgu w następującym składzie:

Honorowy Prezes Okręgu Szczecińskiego — ob. Leonard Borkowicz — wojewoda szczeciński. Ob. ob. Barlog-Kwiatkowska, Czerwonopolow kpt., Czarnowski, Dąbrowski, Dziekan dyr., Dura ppłk., Woloszyn, Cobel, Kędzierski, Gedroyć, Wilamowski poseł, Kalisz, Mikołajczak, Lasoń, Nagiel, Piotrowski, Ptasznik, Put, Pawłowski, Szostak, Szponder, Sieja, Traydel, Dumin, Wasowicz, Klimaszewski.

W skład komisji rewizyjnej: ob. ob. Zajewski, Mielnik, Dobrzyński, Sarnek, Glikman.

Skład Zarządu i komisji rewizyjnej został przyjęty przez Zjazd.

W wolnych wnioskach głos zabrali delegaci Zjazdu, omawiając zagadnienia związane z działalnością Ligi Morskiej, zorganizowania kin objazdowych, popularyzację Ligi przez film, organizację imprez dochodowych i t. p.

Z ramienia kolegium redakcyjnego przy Zarządzie Głównym L. M. głos zabrał ob. Glauberman, który zreferował zebranym zagadnienia, dotyczące wydawnictw L. M.

W wolnych wnioskach występował Sekr. Generalny ppłk. Kiryluk, który zwrócił się do zebranych z gorącym apelem o usprawnienie pracy organizacyjnej.

Na zakończenie odczytano treść telegramów do: ob. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bolesława Bieruta, ob. Premiera Rządu Cyrankiewicza, ob. Vice-Premiera, Ministra Ziem Odzyskanych Gomułki, ob. Ministra Obrony Narodowej Marszałka Roli-Żymierskiego, oraz odczytano treść rezolucji w sprawie marionetkowego rządu gdańskiego.

OD REDAKCJI.

W numerze styczniowym (Nr 1/1948) podamy spis artykułów, zawartych w numerach „Morza" od nr. 1-go w r. 1945 do nr. 12 w r. 1947, jako dodatek specjalny.

Uwagi „Obserwatora" ze zjazdu delegatów okręgów „na marginesie" zjazdów, dotyczą spraw ogólnych, spotykanych we wszystkich ogniwach Ligi Morskiej choć nie wszędzie dociera sprawozdawca redakcyjny. To też prosimy traktować je, jako natury ogólnej, a nie jako krytykę działalności poszczególnego okręgu.

Walny Zjazd Delegatów Okręgu Szczecińskiego był świadectwem zainteresowania i zrozumienia spraw ligowych.

Okręg przystąpił do organizowania świetlicy i remontuje część gmachu, który przeznaczony jest na kino dla młodzieży szkolnej L. M.

Okręg wychodzi z fazy organizacyjnej i trudności związanych z zagospodarowaniem terenu Ziem Odzyskanych, oraz przeniesieniem siedzby Okręgu z Kołobrzegu do Szczecina. Poważną przeszkodą w pracy były zmiany, zachodzące w składzie Zarządu.

Preliminarz budżetowy Zarządu Okręgu na rok 1948 wynosi po stronie dochodów i rozchodów 4.425.000 zł. Chcemy wierzyć, że plan będzie wykonany i cyfry nie będą marzeniem. Z całego serca życzymy powodzenia.

Pocieszający był przebieg dyskusji. Delegat Okręgu Białogard powiedział: „Wierzę, że będę wyrazicielem opinii wszystkich zebranych, jeżeli powiem, że prosty człowiek i prawdziwy obywatel polski nigdy nie chciał kolonii, ale zawsze pamiętał o znaczeniu własnego i dobrze zagospodarowanego wybrzeża morskiego".

Jeden z delegatów zaproponował płatnych urzędników w Obwodach i Kołach. Spotkał się z burzą oburzenia przeciwko trwonieniu grosza społecznego i brakiem zrozumienia dla spraw Ligi, jako instytucji wyższej użyteczności.

Jeden z delegatów przytoczył dwuwiersz staropolski „Dobry gospodarz i swoje pole zaorze i sąsiadowi dopomoże".

Poruszanie zagadnień filmu o tematyce morskiej, pracy i propagandy, spraw organizacyjnych i innych wykazały, że ludzie rozumią swoje zadania, że chcą pracować. **Były i niedociągnięcia.**

1) Zarząd Okręgu powinien był przygotować sprawozdanie z działalności przynajmniej na tydzień przed zjazdem i zapoznać z nim Obwody i Oddziały. Do Zjazdu trzeba się przygotować. Jeśli Obwody słabo pracują, należy je poruszyć. Czasem „góra musi iść do Mahometa".

Delegat, który przyjeżdża na Zjazd i jest zorientowany w całokształcie pracy, nie gubi się w sprawozdaniu i w cyfrach, lecz krytycznie je ocenia i może wyciągnąć słuszne wnioski i dać dobre rady. Że jest tak, a nie inaczej, świadczy fakt, że delegaci zabierali głos w wolnych wnioskach, a nie w dyskusji nad sprawozdaniem.

2) Niektóre braki organizacyjne, jak o tym świadczyło wystąpienie delegata z Białogardu, mogły nie mieć miejsca, nie patrząc na trudności w terenie.

3) Wzrost liczebny członków jest nikły. Wystarczy przypomnieć, że Okręg Szczeciński jest nadmorskim. Któż lepiej może odczuć znaczenie morza, jak nie Wy, którzy oddychacie powietrzem morskim.

4) Brak młodzieży. Słusznie zaznaczył jeden z delegatów, że zapominamy o naszej przyszłości.

Jeśli cytujemy niedociągnięcia, to po to, aby one się nie powtarzały.

Zakrojony plan pracy na rok 1948 jest najlepszą tego rękojmią.

„Obserwator".

Z PRAC WROCŁAWSKIEGO OKRĘGU LIGI MORSKIEJ

Okręg Wrocławski Ligi Morskiej rozpoczął lustrację ogniw w terenie. Kontrole wykazały w niektórych wypadkach złą wolę Zarządu tak, że sprawę musiano oddać do prokuratora. Wypadki takie zaszły w Bielawie i Wałbrzychu.

W innych ogniwach musiano zawiesić dotychczasowe Zarządy ze względu na brak zrozumienia dla Ligi i ignorancję zarządzeń.

Zawieszono Zarządy Obwodów i wybrano nowe w Dzierżoniowie, Wałbrzychu i Legnicy.

W Legnicy prezesem Oddziału został wybrany ob. Radecki Jerzy, dotychczasowy członek dożywotni Ligi, który oddawna udzielał wydatnej pomocy: oddał do dyspozycji Ligi swoje biura i ofiarował pokrywać koszty wydatków kancelaryjnych.

Do celów propagandowych oddaje do dyspozycji samochód, który obwieszony afiszami propagandowymi Ligi, objeżdża gminy wiejskie, gdzie przeprowadza się organizację Kół Ligi Morskiej.

Założono 19 nowych Oddziałów, 2 Obwody. Obecnie przeprowadza się Walne Zebranie w Oddziałach, w styczniu 1948 r. odbędą się Zjazdy Obwodowe, a w lutym Zjazd Okręgowy. Zgodnie ze statutem kadencja nowowybranego Zarządu trwać będzie do Zjazdu Walnego Ligi w 1949 r.

Dnia 21.10 został wybrany Zarząd Oddziału L. M. w Zarach, któremu Okręg ma nadać prawo Obwodu. Prezesem został wybrany miejscowy Starosta, wiceprezesem ob. dr. Derenowski Tadeusz, wiceprezes Koła L. M. przy Zjedn. Przem. Węgla Brunatnego, drugim wiceprezesem został przedstawiciel Wojska Polskiego. Delegaci fabryk i instytucyj zgłosili przystąpienie ich załóg fabrycznych do Ligi Morskiej.

Przewodniczący Zw. Zaw. zgłosił, że odda jeden pokój lokalu tegoż Związku dla Ligi Morskiej.

Podany został klasyczny przykład pracy dla Ligi Morskiej, jakim się wykazało Koło L. M. przy Zjed. Węgla Brunatnego, które po dwuletniej pracy zebrało kwotę 110 tys. zł. samych składek członkowskich. Suma ta pozwoli na realizację najpilniejszych zadań w rozbudowie ośrodków wodnych na Odrze.

Zorganizowany zostanie od stycznia do końca kwietnia kurs wiedzy o morzu w formie popularnych odczytów z udziałem czołowych przedstawicieli świata naukowego, politycznego i gospodarczego.

W lecie 1948 roku w związku z wystawą Ziem Odzyskanych zorganizowane będą wycieczki motorówkami po Odrze, z których dwie już są wyremontowane, remont dalszych jest w toku. Remonty przeprowadza Stocznia Jachtowa Ligi Morskiej we Wrocławiu.

W programie pracy powiatowy Oddział L. M. przewiduje:

a) organizację kół L. M. we wszystkich instytucjach i fabrykach w mieście i powiecie,

b) ściąganie systematyczne składek członkowskich,

c) urządzenie biura wraz ze sklepem L. M.,

d) urządzenie zabawy dochodowej dla L. M.,

e) urządzenie „Wieczoru Morza" dla akcji propagandowej z udziałem szkolnictwa, Z. H. P. i zespołów świetlicowych.

PIERWSZA PRZYSTAŃ WIOŚLARSKA NA ZIEMIACH ODZYSKANYCH

W Bytomiu w Parku Miejskim jest staw, który w czasie okupacji wykorzystywany był do celów wioślarskich przez młodzież niemiecką.

Przy stawie były dwa budynki: przystań, bufet, szatnia i przechowalnia sprzętu wodnego, jak łodzie, wiosła i t. p.

Oba te budynki zostały prawie doszczętnie zniszczone. Na skutek starań Zarząd Miasta oddał Lidze Morskiej wymienione obiekty z prawem równoczesnego wykorzystywania stawu dla celów uprawiania sportu wodnego.

W roku b. kosztem ponad 740 tysięcy zł. odbudowane zostały gruntownie budynki, wybudowane zostały łodzie i kajaki, które oddano do użytku publicznego, szczególnie dla członków Ligi Morskiej i młodzieży.

Ponad 8.000 osób korzystało z kajaków i łodzi żaglowych typu P. 7.

W wyniku akcji rozpoczętej przez Obwód Bytomski przy Oddziale Miejskim (Centralnym) zorganizowaliśmy Przysposobienie Morskie, składajce się z 52 chłopców, korzy są już wyszkoleni przez Ośrodki Wodne w Raciborzu i Opolu, w większości zaś przez instruktora wodnego, byłego oficera marynarki, ob. Sodomana Jana, zaangażowanego do tych prac przez Obwód Ligi Morskiej w Bytomiu.

Ośrodek Wodny Przysposobienia Morskiego, to kandydaci na przyszłych pracowników polskiej demokratycznej floty morskiej. Fundusz inwestycyjny na odbudowę przystani został zaamortyzowany częściowo przez wynajmowanie łodzi. W sezonie zainkasowano sumę około 200.000 zł. Realizowanie wytkniętego Lidze Morskiej programu, dążącego do wychowania młodzieży dla pracy na morzu, to nasze zadanie.

OKRĘG POMORSKI L. M.

Walne zebrania odbyły się w Oddziałach: Kruszwica, Sępolno i Lubawa.

Oddział w Kruszwicy wybrał do Zarządu nast. członków: ob. ob. Furmanka Alfonsa (dotychczasowego prezesa), ks. prob. Sołkę, Krężelewskiego, Jackowiaka, Nowaka, Jankowskiego, Kolańczyka, Modrzyka, Ławniczaka, Knolla i Grzelaka. W planie pracy zaprojektowano, m. in.: wygłaszanie referatów z dziedziny morskiej i urządzanie kursów modelarstwa okrętowego.

Oddział w Sępolnie wybrał do Zarządu ob. ob.: Krzyżanowskiego Bolesława (prezes), Benedykta Alfonsa i Daronia Józefa (wiceprezesi), Zgrzebę A. (sekretarz) i Jaczuna Jana (skarbnik). Zebrani wybrali kandydatów, którzy zasługują na odznaczenie, jako aktywni działacze Ligi Morskiej.

Oddział w Lubawie wybrał zarząd w nast. składzie: ob. ob. Klein (prezes), dr. Marcinkowska (wiceprezes), Szczepański (wiceprezes), Żuchowski (sekretarz i Drozdowski (skarbnik). W wolnych wnioskach postanowiono zobowiązać zrzeszenia i zakłady pracy do użycia wpływów, by pracownicy im podlegli zapisali się do Oddziału Ligi Morskiej.

OKRĘG BIAŁOSTOCKI L. M.

odbudowuje zabytkowy dom „Kościuszego" w Białymstoku, przy ul. Kilińskiego 6-a.

W odbudowanym domu znajdą pomieszczenia biuro Zarządu Okręgu, biblioteka, klub morski, świetlica dla młodzieży Kół Szkolnych itp.

Osoba prezesa Okręgu inż. Tadeusza Markiewicza, inicjatora odbudowy oraz komitet złożony z oddanych sprawie działaczy społecznych, gwarantują powodzenie tej akcji.

OBWÓD LIGI MORSKIEJ W KOŃSKICH

Obwód Ligi Morskiej w Końskich należy do przodujących w pracy organizacyjnej na terenie Okręgu Radomskiego. Jesienią odbył się Walny Zjazd Obwodu, z którego obrad podajemy najważniejsze fragmenty.

Pomimo trudności — ustępujący Zarząd Obwodu potrafił wywiązać się z przyjętych obowiązków. Zwraca uwagę oszczędność w wydawaniu grosza publicznego. Wydatki — jak stwierdza komisja rewizyjna — są minimalne i celowe. Na własne potrzeby w ciągu dwu lat Obwód wydał 6 tysięcy zł., przekazując w tym czasie Okręgowi ponad 100 tys. zł.

Omawiając preliminarz budżetowy, zebrani stwierdzają, że jest on za skromny na możliwości powiatu i postanawiają osiągnąć conajmniej podwójną sumę. Równocześnie postanawiają „pracować z budżetem w ręku, a budżet nasz ma być realny".

Nowy Zarząd, że znanymi działaczami L. M., ob. ob. dyr. Lambertem, prof. Mików i Zajączkowskim na czele — ułożył plan pracy na rok następny, w którym zwracają uwagę następujące zamierzenia:

Zorganizowanie kół gminnych. Przez Oddziały gminne dotarcie za pośrednictwem sołtysów do każdej wsi polskiej. Zorganizowanie Oddziałów nauczycielskich i przenikanie do szkół wiejskich. Zorganizowanie Kół młodzieży (Z. W. M. i O. M. T. U. R.). Zorganizowanie kupiectwa i rzemiosła za pośrednictwem cechów. Zorganizowanie kół fabrycznych i Oddziałów w urzędach.

Brawo Końskie! „Zapał tworzy cuda". Wierzymy, że za rok każdy obywatel powiatu końskiego będzie członkiem Ligi Morskiej. Tego życzymy nowoobranemu Zarządowi Obwodu.

ZAMKNIĘCIE SEZONU WODNEGO

Dnia 16 listopada br. odbyła się w Ośrodku Sportów Wodnych Okręgu Warszawskiego i Stołecznego Ligi Morskiej w Warszawie przy ul. Czerniakowskiej 128-a uroczystość zamknięcia sezonu wodnego oraz opuszczenie bandery.

Tegoroczna akcja wioślarsko-turystyczna Ośrodka zamyka się liczbą 11.907 km/uczestników.

Najpoważniejszą imprezą, zorganizowaną w r. b., był pokaz sportów wodnych, w którym wzięły udział kluby sportowo-wodne stolicy. Pomocy technicznej w tej imprezie udzielił Państwowy Zarząd Wodny w Warszawie.

Zarząd Okręgu Warszawskiego i Stołecznego L. M. w dowód uznania za udział w pokazie nadał klubom i kołom szkolnym L. M. pamiątkowe dyplomy, które zostały wręczone w czasie uroczystości.

Dyplomy otrzymały:

Oddział Warszawski Yacht Klubu Polski,
Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie,
Warszawski Klub Wioślarek,
Warszawski Klub Wioślarski „Wisła",
Ośrodek Sportów Wodnych Polskiej YMCA,
Ośrodek Sportów Letnich Wydziału Wczasów m. st. Warszawy,

Sportowy Klub Pocztowy,

Robotniczy Klub Sportowy „Ursus",

Inż. Kukawski Czesław, inż. Kołodziejski Zygmunt, insp. Grosicki Mieczysław,

Koła Szkolne L. M. przy następujących szkołach:

Miejskie Gimn. Mechaniczne dla dorosłych,

Miejskie Gimn. Mechaniczne dzienne,

Gimn. Kupieckie im. Roesslerów,

Lic. Komunikacyjne,

Gimn. Mechaniczne w Wawrze,

Gimn. i Lic. Handlowe im. Statkowskiej,

I Gimn. Miejskie im. gen. J. Sowińskiego.

Na zakończenie nastąpiło uroczyste opuszczenie bandery Ligi Morskiej, dokonane w asyście plutonu reprezentacyjnego Okręgu, złożonego z umundurowanych uczniów Państwowej Szkoły Żeglugi Śródlądowej.

UROCZYSTOŚCI 30-ej ROCZNICY REWOLUCJI PAŹDZIERNIKOWEJ

Obchody uroczystości 30-tej rocznicy Rewolucji Październikowej odbyły się na terenie działalności ośrodka Ligi Morskiej. Z nadesłanych sprawozdań dowiadujemy się, że **Okręg Radomski** w urządzeniu uroczystości współpracował bezpośrednio z Towarzystwem Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. Cały Zarząd Okręgu wziął udział w akademii, na którą złożyła się część oficjalna i koncertowa. Delegaci kół L. M. przy fabrykach i instytucjach ze sztandarami Ligi stanęli obok przedstawicieli partii politycznych, związków zawodowych, organizacyj społecznych, zawodowych itp. Okręg rozesłał w teren zlecenia, by podległe ogniwa nawiązały kontakt z Towarzystwami Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Okręg Kielecki i ogniwa w terenie wzięły udział w obchodzie przez wystawienie poczt sztandarowych oraz delegacje członków.

Oczekujemy dalszych sprawozdań z terenu.

Przez udział w obchodach 30-tej rocznicy Rewolucji Październikowej Liga Morska zamanifestowała zrozumienie doniosłości przemian, związanych z tą rocznicą — dając równocześnie wyraz sympatii dla bratnich narodów słowiańskich ZSRR.

GWIAZDKA ŻOŁNIERZA.

Zarząd Główny Ligi Morskiej wydał okólnik specjalny w sprawie udziału ogniw organizacyjnych w gwiazdce dla żołnierza. Okólnik ten w streszczeniu przypominamy ogniwom, nie wątpiąc, że dotarł on już do poszczególnych ośrodków.

1) Zarządy Okręgów i Obwodów w miarę możliwości finansowych uchwalą pewną sumę i za to zakupią odpowiednią ilość książek możliwie o tematyce morskiej, przeznaczając je dla Świetlic żołnierskich.

2) Zarządy Okręgów i Obwodów przeprowadzą szeroką akcję zbiórki sprzętu świetlicowego, ofiarując wyniki zbiórki najbliżej stacjonowanej jednostce wojskowej, za pośrednictwem Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza, które kieruje całą akcją gwiazdkową i posiada wykazy świetlic wojskowych, pozbawionych sprzętu.

3) W dniu wigilijnym, 24 grudnia, urządzą wspólne z żołnierzami wieczerze wigilijne. Okręgi i Obwody, na terenie których stacjonują jednostki marynarki wojennej, urządzą wspólne wigilie, w pierwszym rzędzie dla marynarzy. W programie należy uwzględnić część artystyczną, możliwie o tematyce morskiej, zorganizować odczyty o Marynarce Wojennej, o odrodzonym Wojsku Polskim, wieczory poezji żołnierskiej, pieśni żołnierskich, zorganizować odwiedziny jednostek wojskowych w porozumieniu z Towarzystwem Przyjaciół Żołnierza.

4) Ogniwa organizacyjne, które objęły opiekę nad załogami okrętów marynarki handlowej i statkami wojennymi, prześlą dla nich odpowiednie dary i listy z życzeniami.

5) Towarzystwo Przyjaciół Żołnierza przystąpiło już do organizowania wojewódzkich, miejskich, powiatowych i gminnych „Komitetów Gwiazdki dla Żołnierza", których zadaniem jest scentralizowanie akcji, dla uniknięcia wielotorowości i ogarnięcia nią wszystkich jednostek wojskowych. Zarządy Okręgów, Obwodów i Oddziałów wezmą czynny udział w pracach terytorialnie właściwych Komitetów, uzgadniając z nimi inicjatywę własną i wykonując bezpośrednio czynności zlecone przez Komitet.

6) Obwody do Okręgów, a te z kolei do Zarządu Głównego prześlą wyniki akcji gwiazdkowej, celem wydrukowania ich w „Morzu" i „Młodzieży Morskiej".

Prezes:
(—) **Szudziński Stefan**

Sekretarz Generalny:
(—) **Kiryluk Stanisław, ppłk.**

——:——

DO OKRĘGÓW, OBWODÓW I ODDZIAŁÓW L. M.

W czasopismach Zarządu Głównego umieszczane są materiały dotyczące prac, poczynań projektów i osiągnięć wszystkich ogniw w terenie.

Miesięcznik „Morze" i „Młodzież Morska" posiada specjalny dział, poświęcony życiu organizacyjnemu.

Zwracamy się do wszystkich ogniw Ligi Morskiej w terenie, by nadsyłały krótkie i rzeczowe sprawozdania z działalności, opisy imprez i osiągnięć, które przyczyniły się do rozwoju organizacji.

Rubryka „Z życia organizacji" w czasopismach Ligi Morskiej będzie świadectwem rozwoju i postępu życia organizacyjnego w terenie i przyczyni się do pobudzenia szlachetnej rywalizacji oraz inicjatywy w poszczególnych ogniwach L. M., które widząc osiągnięcia innych placówek, wezmą z nich przykład.

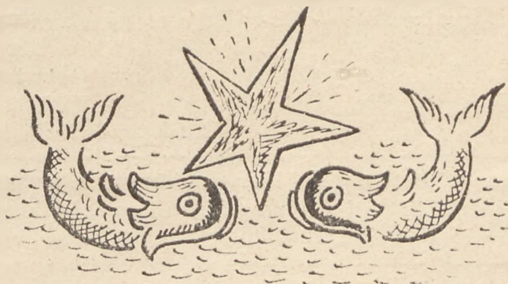
Pożądane nadsyłanie zdjęć, ilustrujących fragmenty życia organizacyjnego. Zdjęcia winny być ostre (wyraźne) i na błyszczącym papierze.

Prosimy o nadsyłanie materiałów i fotosów pod adresem:

Wydział Organizacyjny Biura Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Warszawa, ul. Widok 10,

zamieszczając nad załączanym tekstem notatkę: „Z życia organizacji" dla ułatwienia segregacji nadsyłanej korespondencji.

Wydział Organizacyjny, po przejrzeniu i skompletowaniu materiału, przekaże go redakcji Czasopism.



Kasyno oficerskie? Nie, to stołówka radzieckiej szkoły morskiej na Dalekim Wschodzie, we Władywostoku, pod nadzorem dyżurnego ucznia.

SIB. Photoservice — Moskwa.

UWAGA: Do numeru grudniowego „Morza" dołączamy jako wkładkę karton zawierający w y c i n a n k, które prosimy wykorzystać, jako ozdoby choinkowe lub jako elementy dekoracyjne dla świetlic ligowych i innych, mających „kącik morski". Opis wykorzystania wycinanek na kartonie.

W y d a w n i c t w o.



WARUNKI PRENUMERATY:

1 egz. kwartalnie — 90 zł. w prenumeracie pojedyńczej.

1 egz. kwartalnie — 60 zł. w prenumeracie zbiorowej (ponad 10 egz.).

Prenumeratę należy wpłacać na konto PKO Nr. I - 1020, zaznaczając przeznaczenie wpłaty.

Okładkę i winiety rysował art. mal. Włodzimierz Siwierski.

Zdjęcia: Wytwórnia filmowa, rep. K. Madejski, Foto Uklejewski — Gdynia, SIB. Photoservice — Moskwa, J. Bułhak i Syn — Warszawa.

„Morze", Miesięcznik. Naczelny Organ Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja—Warszawa ul. Widok 10. Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej, Warszawa—Widok 10, tel. 86-210. Redaguje zespół redakcyjny. Konto P. K. O. Nr. I—1020. Nadzór graficzny: art. mal. Edward Dziemieszkiewicz.

Zakłady Graficzne „Dźwignia", W-wa, ul Widok 24. B-39420.

Cena 30 zł.